iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

9(80)
wrzesień
2014

#metro2

Aktualności

Temat numeru

Kampanie ZTM

Z kart historii komunikacji

Komunikacja na świecie

Z życia KMKM

Drodzy Czytelnicy

Dobiega końca budowa centralnego odcinka II linii metra. Na zakończenie tej inwestycji czekamy z niecierpliwością nie tylko ze względu na powstanie nowej trasy podziemnej kolejki. Przez ponad trzy lata mieszkańcy Warszawy zmagali się z powodu budowy z ogromem komunikacyjnych utrudnień. Zamknięte dla ruchu zostały przecież kluczowe arterie – Świętokrzyska, Prosta, część ulicy Targowej. Trasy niektórych linii autobusowych i tramwajowych zostały skrócone, część linii zawieszono, kilka połączono z innymi. Znaczna część pasażerów musiała więc diametralnie zmienić swoje dotychczasowe komunikacyjne przyzwyczajenia.

Po oddaniu do użytku centralnego odcinka II linii metra, składającego się na razie z siedmiu stacji, czekają nas nowe zmiany. Wiosną Zarząd Transportu Miejskiego zaproponował nowy układ komunikacyjny linii autobusowych i tramwajowych w związku z uruchomieniem centralnego odcinka II linii metra. **Przez dwa miesiące – pod chwytliwą nazwą #metro2 – trwały konsultacje społeczne**. Dzięki nim ZTM mógł bezpośrednio zapoznać się z opinią pasażerów na temat proponowanych zmian.

Dyskusje nieraz były gorące, ale owocne. W tym numerze przedstawiamy państwu ich rezultat. Piszemy też o tym, jak doszło do zmian, jakie były założenia ZTM przy opracowywaniu nowych rozkładów. O swoich doświadczeniach i przemyśleniach na temat konsultacji społecznych **opowiada nam dyrektor ZTM Wiesław Witek**. Mówi też o najbliższych komunikacyjnych wyzwaniach dla Warszawy.

W dziale „Komunikacja na świecie" Maciej Beister zabiera nas w podróż **tramwajem po Libercu** i jego uroczych okolicach, a Michał Piwowarski w rubryce „Z kart historii komunikacji" opowiada **o początkach kolei mareckiej** w tekście pt. „Od Targówka aż do Marek zaiwania samowarek..."

Zachęcamy do lektury



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO M. ST. WARSZAWY

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący: Olgierd Kwiatkowski

Skład: Maciej Beister

Nakład: 8304

Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

 www.ztm.waw.pl

 www.facebook.com/ztm.warszawa

 www.twitter.com/ztm_warszawa

Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

Zmiany rozkładów jazdy po wakacjach

Wraz z zakończeniem wakacji zaczęła obowiązywać zmieniona organizacja komunikacji miejskiej.

Tramwaje

1 września dla tramwajów linii **1**, **9**, **23**, **24**, **26** i **33** przestały obowiązywać rozkłady jazdy wprowadzone na czas wakacji. Tramwaje tych linii, w godzinach szczytu komunikacyjnego **kursują** nie co sześć, a **co pięć minut**.

Specjalna linia tramwajowa **77**, łączące nadwiślańskie plaże z centrum miasta, Ochotą i Pragą **funkcjonuje także we wrześniowe weekendowe noce**. Tramwaje obsługują trasę PL. NARUTOWICZA – Grójecka – Al. Jerozolimskie – most Poniatowskiego – al. Waszyngtona – WIATRACZNA w noce z piątku na sobotę i z soboty na nadzielę **do nocy z 27 na 28 września**.

Autobusy

Autobusy linii: **304**, **319**, **320**, **460**, **E-4** i **E-8**, których kursowanie zostało zawieszone na letnie miesiące **wróciły 1 września na trasy**. Kursowanie linii 307 – w związku z wyłączeniem z ruchu ulicy Cierlickiej oraz uruchomieniem autobusowej linii zastępczej Z-7 – nie zostało przywrócone.

Linie autobusowe: **121**, **153**, **164**, **205**, **211** i **326** znów zaczęły obsługiwać **kursy szkolne**, a linie 120, 162 i 411 kursy oznaczone w rozkładach jazdy literami „f" i „c". Dla linii autobusowej 154 – wraz z przywróceniem kursowania linii 320 – zostały zlikwidowane podjazdy do pętli FORT RADIOWO.

Wakacyjne rozkłady jazdy przestały obowiązywać dla 53 linii autobusowych: **105**, **109**, **115**, **119**, **131**, **132**, **134**, **136**, **139**, **141**, **152**, **160**, **171**, **172**, **174**, **179**, **182**, **185**, **191**,





227, **501, 502, 503, 504, 507, 511, 512, 514, 518, 519, 522, 527, E-2, E-6, 701, 704, 708, 709, 710, 712, 713, 714, 715, 717, 719, 723, 724, 727, 729, 731, 735, 739** i **742**.

Autobusy linii **114**, **118** i **193** nadal kursują zgodnie **z rozkładami jazdy wprowadzonymi 28 czerwca br**. Z linii tych korzystają przede wszystkim studenci.

Autobusem do szkoły

Na Białołęce i w Wilanowie zostały wprowadzone zmiany w komunikacji autobusowej mające na celu ułatwienie dojazdu do szkół.

Trasy linii autobusowych 211 i 304 (trasa podstawowa) zostały wydłużone:

- **211: BUKÓW** – ... – Milenijna – Światowida – Myśliborska – Porajów – Świderska – Myśliborska (powrót: Myśliborska – Światowida – Milenijna) – Kasztanowa – Portowa – Dorodna – Klembowska – Modlińska – **ŻERAŃ FSO**
- **304: ZAUŁEK-SZKOŁA** - Zaułek - Kąty Grodziskie - Berensona - Oknicka - Lewandów - Głębocka - Kąty Grodziskie (powrót: Kąty Grodziskie - Zaułek) - Zdziarska - Ostródzka - Berensona - Skarbka z Gór - Magiczna - Głębocka - **JESIENNYCH LIŚCI**.

Została uruchomiona **nowa linia autobusowa 334**, która podstawowo obsługuje trasę: **OLESIN** - Kobiałka - Mochtyńska - Ostródzka - Juranda ze Spychowa - **JURANDA ZE SPYCHOWA** - SZKOŁA (powrót: Juranda ze Spychowa - Danusi - Białołęcka - Juranda ze Spychowa). Dodatkowo autobusy linii **334** realizują kursy wariantowe z podjazdami do szkół.

W Wilanowie, po raz pierwszy 1 września wyjechał na ulice **autobus linii 379**, którym dzieci mieszkające w Miasteczku Wilanów mogą dojechać do szkoły przy ulicy Wiertniczej. Linia raz dziennie realizuje kurs, w jednym kierunku, na trasie: **BRANICKIEGO** – al. Rzeczpospolitej – al. Wilanowska – **WILANÓW**.

Utrudnienia na liniach SKM

Od 1 września występują utrudnienia na linii SKM S1. Od połowy września również na linii S9. Powodem jest kolejny etap prac modernizacyjnych na liniach kolejowych w rejonie Warszawy.

Linia pruszkowska

Od początku września zarządca infrastruktury kolejowej – spółka PKP PLK testuje i odbiera nowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym na odcinku Pruszków – Warszawa Włochy. Spowodowało to konieczność zmniejszenia częstotliwości kursowania pociągów. Na szczęście odbędzie się to poza godzinami szczytu. Dodatkowo od 16 września prowadzone będą prace przy budowie przejścia podziemnego w Pruszkowie, które spowodują wyłączenie z ruchu jednego z torów z dostępem do peronu (ruch przez stację w obu kierunkach będzie odbywał się tylko po jednym torze).

Z przyczyn technicznych w wybranych porach może być przeprowadzana zamiana torów, tzn. aby w ścisłym szczycie przewozowym zapewnić odpowiednią częstotliwość, ruch pociągów w obu kierunkach będzie prowadzony „lewostronnie". Żeby ułatwić pasażerom podróżowanie w tej nietypowej sytuacji związanej z zamianą peronów (szczególnie na przystankach W-wa Włochy, W-Wa Ursus i Piastów), na stacjach pojawią się informatorzy.

W celu zniwelowania niekorzystnych luk w rozkładzie jazdy – w dni robocze godzinach przedpołudniowych i popołudniowych na odcinku Pruszków – Warszawa Zachodnia, kursować będzie linia autobusowa ZS1. Będzie ona stanowiła uzupełnienie kursów SKM i KM. Wprowadzone zostanie również wzajemne honorowanie biletów przez ZTM i KM.

Ze względu na potencjalne problemy, które mogą wyniknąć ze zmiany systemu sterowania ruchem, pociągi mogą kursować z opóźnieniami.

Linia obwodowa (ciąg linii legionowskiej)

Od 15 września do 11 października zarządca infrastruktury kolejowej będzie remontował tory pomiędzy Warszawą Gdańską a Warszawą Zachodnią (peron 8), w szczególności w rejonie przystanku Warszawa Kasprzaka. Są one w bardzo złym stanie. Ruch pociągów S9 oraz KM prowadzony będzie na tym odcinku po jednym torze. W związku z tym część kursów S9 zostanie skrócona do/z Warszawy Gdańskiej. W okresie prac (tj. od 15 września) obowiązywać będzie wzajemne honorowanie biletów ZTM i KM w pociągach Kolei Mazowieckich i Szybkiej Kolei Miejskiej.

Pozostałe linie

Na linii otwockiej po wakacyjnym remoncie przywrócona zostanie podstawowa organizacja ruchu. Natomiast na linii S3 przywrócone zostanie kursowanie pociągu z Lotniska Chopina po godzinie 17:00, którego brak stanowił dużą niedogodność dla osób wracających z pracy zarówno ze Służewca i Rakowca, jak i z centrum Warszawy. Nie będzie natomiast istotnych zmian rozkładu linii S2.



HONOROWANIE BILETÓW

Warszawa Wschodnia – Pruszków, w okresie 1.09 - 11.10.2014 r.:

- wszystkie bilety ZTM oraz uprawnienia do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów środkami komunikacji miejskiej w Warszawie honorowane będą w pociągach KM obsługujących linię KM1 Warszawa – Skierniewice oraz KM3 Warszawa – Łowicz
- wszystkie bilety Kolei Mazowieckich oraz uprawnienia do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów pociągami KM honorowane będą:
  - w pociągach linii S1 na odcinku Warszawa Wschodnia – Pruszków,
  - w autobusach linii ZS1 na odcinku Warszawa Zachodnia – Pruszków.

Zacieśnienie współpracy z Łomiankami

Na liniach autobusowych 701 i N56 pojawił się nowy przewoźnik – Komunikacja Miejska Łomianki. ZTM podpisał w tej sprawie umowę z operatorem.

W imieniu Komunikacji Miejskiej Łomianki umowę podpisał prezes spółki Bogdan Marcińczyk.

Obie linie, które będą obsługiwane przez KMŁ łączą Łomianki ze stacją metra Młociny. Na linii 701 kursują cztery autobusy, a na linii N56 – jeden. Dzięki temu pojazdy do tej pory obsługujące te linie będzie można skierować na inne linie kursujące na terenie Warszawy. Autobusy spółki KMŁ będą oklejone warszawskimi barwami i będą objęte pełną taryfą ZTM. Co ważne będą w nich zainstalowane także kamery monitoringu.

Podpisana umowa jest zacieśnieniem współpracy między Warszawą a Łomiankami. Warto przypomnieć, że w autobusach Komunikacji Miejskiej Łomianki, na odcinku od Metra Młociny do przystanku Park Młociński honorowane są wszystkie bilety ZTM z wyjątkiem biletów 20-minutowych (Bilet Seniora wyjątkowo ważny jest na całej długości tras linii KMŁ). Dodatkowo specjalne bilety KMŁ „Łomianki – Warszawa" oraz „Czosnów – Warszawa" są ważne we wszystkich liniach ZTM na obszarze 1 strefy biletowej.



Nowe stacje Veturilo

Firma Nextbike – operator systemu Veturilo, uruchomił 21 nowych stacji warszawskiego roweru publicznego. Pojawiły się w pięciu warszawskich dzielnicach.

MOKOTÓW

1. stacja metra Racławicka
2. stacja metra Wierzbno
3. skrzyżowanie ul. A. J. Madalińskiego i ul. Puławskiej
4. skrzyżowanie ul. Czerniakowskiej i ul. J. Gagarina
5. skrzyżowanie ul. Czerniakowskiej i ul. W. Witosa
6. skrzyżowanie ul. Dolnej i ul. Jana III Sobieskiego
7. skrzyżowanie ul. Jana III Sobieskiego i ul. św. Bonifacego
8. pętla Stegny

PRAGA POŁUDNIE

9. urząd dzielnicy (ul. Grochowska 274)
10. pl. P. Szembeka
11. ul. gen. A. E. Fieldorfa „Nila" (k. TESCO)
12. Jeziorko Balaton (skrzyżowanie ul. Kapelanów AK z ul. gen. R. Abrahama)
13. skrzyżowanie ul. Egipskiej i ul. Afrykańskiej

Dodatkowo stacja z ul. Lubelskiej została przeniesiona na Rondo Wiatraczna.

URSUS

14. PKP Warszawa Ursus
15. PKP Warszawa Ursus Niedźwiadek
16. urząd dzielnicy (pl. Czerwca 1976 r.)
17. skrzyżowanie ul. Skoroszewskiej i ul. A. Prystora
18. OSiR przy ul. gen. K. Sosnkowskiego

WILANÓW

19. skrzyżowanie al. Wilanowskiej i ul. Sobieskiego
20. skrzyżowanie al. Rzeczypospolitej i ul. Branickiego

Dodatkowo, w ciągu ok. miesiąca na terenie dzielnicy zostanie ustawiona kolejna nowa stacja - na skrzyżowanie ul. Sytej i ul. Vogla

WOLA

21. skrzyżowanie ul. Wolskiej i ul. Redutowej

W systemie Veturilo zarejestrowanych jest obecnie 190 tys. użytkowników. Wszyscy „veturilomaniacy" wypożyczali do tej pory miejskie rowery 3,6 mln razy. Z tego tylko w 2014 r. było 1,4 mln wypożyczeń. Po rozszerzeniu system będzie się składał ze 198 stacji , w tym 15 stacji Bemowo Bike i 5 stacji Konstancińskiego Roweru Miejskiego. Do dyspozycji będzie wtedy ok. 3 tys. jednośladów.

Ewolucja, a nie rewolucja

- Podczas konsultacji zebraliśmy mnóstwo cennych informacji, zdobyliśmy dodatkową wiedzę, spotkania uzmysłowiły nam, że warto się wsłuchać w głosy ludzi. To jest dobra praktyka, którą ZTM nadal będzie stosować – mówi w rozmowie z iZTM **dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego Wiesław Witek**

Lato się kończy, ale to jesień zapowiada się na najbardziej gorącą porę roku w warszawskiej komunikacji. Wkrótce uruchomiona zostanie II linia metra i co za tym idzie dojdzie do wielu istotnych zmian w układzie komunikacyjnym. W jaki sposób Zarząd Transportu Miejskiego przygotowywał się na tę transportową rewolucję?

- Pracujemy nad tym od początku roku. Rozpoczęliśmy od fachowego przygotowania, a następnie przedstawienia mieszkańcom stolicy propozycji tras autobusowych i tramwajowych. Równocześnie pod koniec kwietnia rozpoczęliśmy konsultacje społeczne. Pierwszym ważnym akcentem konsultacji był czat, w trakcie którego mieszkańcy Warszawy i aglomeracji prowadzili ze mną dyskusję przez blisko dwie godziny. Potem przez dwa miesiące odbywały się bezpośrednie spotkania z mieszkańcami zainteresowanych dzielnic. Odpowiadaliśmy też na pytania zadawane pocztą tradycyjną i elektroniczną.

Dostaliśmy ponad 2 tys. maili, w spotkaniach uczestni-czyło pół tysiąca osób, nie sposób zliczyć bezpośrednich rozmów telefonicznych. Mieszkańcy reagowali bardziej lub mniej żywo na proponowane przez nas zmiany tras różnych linii. Najbardziej gorąca dyskusja dotyczyła linii 527 z Białołęki, linii 105 i 109 z Bemowa oraz linii tramwajowychl – 8, 24 i 13.

Propozycje opierały się na założeniu, że na stacjach końcowych – Dworzec Wileński i Rondo Daszyńskiego, a także na stacji Stadion Narodowy utworzymy coś na kształt węzłów przesiadkowych. Do tych punktów chcieliśmy doprowadzić poszczególne linie. Pomysł okazał się niezbyt atrakcyjny dla mieszkańców. Pojawiło się wiele głosów sprzeciwu. W związku z tym, że jesteśmy dla ludzi, komunikację organizujemy dla wygody naszych pasażerów, zgodziliśmy się z ich postulatami. Nie robiliśmy przecież konsultacji samych dla siebie, na pokaz, ale po to, żeby zrozumieć racje ludzi, uwzględnić ich zdanie. Tak też postąpiliśmy.

By ograniczyć się do podanych wcześniej przykładów - nie skrócimy linii takich jak 105, czy 527 do końcowych, czy też początkowych stacji metra. Pozostawimy je na starych trasach. Wzmocnimy dodatkowo te ciągi komunikacyjne liniami ekspresowymi, także po to żeby mimo wszystko przyzwyczajać mieszkańców do korzystania z II linii metra. Co do tramwajów, uruchomimy linię łączącą bezpośrednio Szmulki z al. Solidarności. Wydaje mi się, że układ, który

ostatecznie zaproponowaliśmy, jest propozycją do zaakceptowania przez wszystkich.

Jak pan ocenia tę formę dyskusji z mieszkańcami, jaką są konsultacje społeczne?

- Jestem zwolennikiem komunikowania się, rozmów, dialogu. Bez tej formy działania nie rozwijalibyśmy się. W swojej dotychczasowej praktyce zawodowej stosowałem taki sposób kontaktu i nigdy się nie zawiodłem. Podczas konsultacji zebraliśmy mnóstwo cennych informacji, zdobyliśmy dodatkową wiedzę, spotkania uzmysłowiły nam, że warto się wsłuchać w głosy ludzi. To jest dobra praktyka, którą ZTM nadal będzie stosować.

Uczestniczył pan w jednym spotkaniu - na Pradze Północ. Czy coś pana tam zaskoczyło?

- Wachlarz pytań był ogromny. Dotyczyły m.in.: planowania prze-strzennego, budowy nowych budynków, wreszcie organizacji ruchu. Poza sprawami merytorycznymi mieszkańcy poruszali więc całą masę problemów, które nie były wcale związane z komunikacją miejską. Ale należało się z tym liczyć. Nasunął mi się w związku z tym jeden podstawowy wniosek – na spotkaniach powinna być znacznie większa reprezentacja urzędników. Nie tylko z ZTM, ale również z Urzędu Miasta Warszawy. Warto wziąć pod uwagę ten postulat przy kolejnych spotkaniach z mieszkańcami stolicy.

Podczas spotkań na Pradze Północ wystąpił drażliwy problem ulicy Jagiellońskiej...

- To jest najlepszy przykład na to, że zwrócono nam uwagę na coś, czego my wcześniej nie dostrzegliśmy. Musimy się do tego – bez dwóch zdań – przyznać. Kiedy wdrażaliśmy w życie zmiany w organizacji ruchu w związku z budową II linii metra, zajmując właściwie całą przestrzeń na skrzyżowaniu ulic Targowej z al. Solidarności, mieszkańcy Jagiellońskiej nie protestowali. Przyjęli tę niedogodność z wielkim zrozumie-





niem. A przypomnę, że w szczycie przejeżdżało tą arterią nawet sto autobusów. Teraz, właśnie podczas konsultacji, wytknęli nam , że choć budowa metra zmierza do końca, nadal staramy się zająć ten odcinek dla naszych pojazdów. Przyznaję, chcieliśmy przepuszczać linie tym układem komunikacyjnym jako przejazdy techniczne. Ale mieszkańcy sprzeciwili się temu. Nie tylko ja, lecz i moi koledzy - którzy uczestniczyli w spotkaniu – zgodzili się z nimi i dziś wiemy, że być może najwyżej tylko jedna linia będzie się pojawiać na tym odcinku. Najpewniej to 805 z dotychczasową częstotliwością, tyle że w jednym kierunku, czyli dosłownie kilka wozów na godzinę. ZTM zwraca uwagę na coś, czego inni nie są w stanie przewidzieć. Jest w stanie przyznać się do błędów, posypać głowę popiołem. Oceniam to jako wielką wartość naszej firmy.

Czy można na podstawie rezultatów konsultacji i braku zgody na niektóre – zaproponowane przez ZTM – zmiany komunikacyjne, wyciągnąć wniosek, że mieszkańcy nie są pogodzeni z pojawieniem się II linii metra?

- To prawda, bo nie „czują" jej jeszcze. Nie widzą tego środka komunikacji. Ale musimy zakładać, że po uruchomieniu II linii metra przyzwyczają się do niego. Dlatego też najpierw założyliśmy, że np. linia 527 będzie dojeżdżać tylko i wyłącznie do ulicy Targowej i kończyć trasę przy stacji Dworzec Wileński. Na prośbę mieszkańców pozostawiliśmy ją jednak na trasie podobnej do obecnej, z przejazdem przez Wisłę aż do pętli Esperanto. 527 będzie jednak kursować rzadziej. Pojawi się za to linia ekspresowa – E-7, która wzmocni dojazd z osiedla Derby. Ona właśnie będzie dojeżdżała tylko do stacji metra. Co to oznacza? Mieszkańcy w sposób ewolucyjny będą mogli przyzwyczajać się do tego, że II linia metra będzie odgrywała coraz większą rolę, a jednocześnie znacznie przyśpieszymy podróż z Białołęki do wygodnego węzła przesiadkowego. Dzięki temu eksperymentowi czas pokaże, czy nasz pierwszy pomysł był dobry. Od rozwoju sytuacji na tym odcinku ZTM będzie ewentualnie uzależniać kolejne decyzje.



Czy w takim razie w dłuższej perspektywie zakłada pan powrót do pierwotnych planów ZTM, jeśli okaże się, że były one trafione?

- Na siłę – nie. Przykład Marszałkowskiej pokazuje, że metro i tramwaj mogą znakomicie koegzystować. Obojętnie, czy w godzinach szczytu, kiedy od stacji Wilanowska nie da się igły wsadzić, czy przy mniejszym obciążeniu pasażerów, tramwaje cieszą się na tym – właściwie równoległym odcinku komunikacyjnym – niesłabnącą popularnością. Nadal będziemy wnikliwie przyglądać się potokom pasażerskim, pilnie śledzić zachowania mieszkańców, zapoznawać się z ich wnioskami i – jeśli tylko trzeba – na bieżąco reagować.

Może już pan powiedzieć jak II linia metra zmieni oblicze komunikacyjne miasta?

- Jestem użytkownikiem I linii metra. Z tego względu jestem uprawomocniony do wydawania opinii nie tylko jako dyrektor ZTM, ale także jako pasażer i mieszkaniec stolicy. II linię metra, liczącą dziś siedem kilometrów, będziemy mogli pokonać w 12 minut. Zaplanowaliśmy wysoką częstotliwość kursów. Składy będą pojawiać się w godzinach szczytu co 2 minuty 50 sekund. Warszawiaków chcemy zachęcić do korzystania z tej linii przede wszystkim jakością usługi, a punktualność to jeden z jej podstawowych składników.

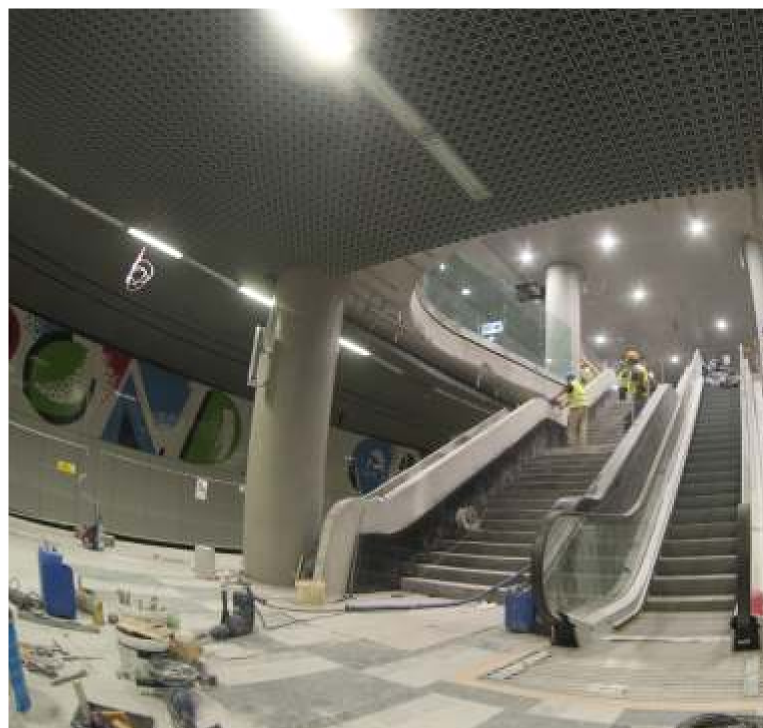
Druga linia metra zmieni na pewno nasze przyzwyczajenia, a raczej będzie zmieniać, bo to będzie proces długotrwały. Ewolucja, a nie rewolucja. Nie zapominajmy, że uruchomienie odcinka między Dworcem Wileńskim i Rondem Daszyńskiego to dopiero początek szybkiego rozwoju systemu komunikacyjnego na osi wschód – zachód. Dziś wiemy, że wkrótce Warszawa przystąpi do budowy 11 stacji. Najpierw będzie to sześć stacji po obu stronach Wisły, na Targówku: Szwedzka, Targówek, Trocka, a z przeciwnej strony - Płocka, Młynów, księcia Janusza. Koniec tej inwestycji ma nastąpić w 2018 roku. Projektowane są kolejne stacje, które zbudowane zostaną do 2020 roku: Zacisze, Kondratowicza, Bródno oraz Wola Park i Ratusz Bemowo. W planach jest jeszcze wydłużenie II linii aż do stacji Mory, ale to do daleka perspektywa.

Zatem jesteśmy na początku drogi. Powstało dopiero kilka kręgów komunikacyjnego kręgosłupa na osi wschód – zachód. Z pewnego punktu widzenia można powiedzieć, że najgorsze za nami, bo budowa metra w centrum miasta wiązała się z ogromnymi perturbacjami, ale dużo pracy zostało jeszcze do wykonania.

Wielokrotnie mówił pan o tym, że jest zwolennikiem transportu szynowego. Czy w związku z uruchomieniem nowej linii metra wyraźnie wzrośnie przewaga tej formy komunikacji?

- Wygląda na to, że tak, bo mamy 7 km nowego systemu – kolei podziemnej. Niezmiennie pozostaję zwolennikiem szyny, ale chcę podkreślić, że nie do przecenienia dla mnie jest rola autobusów w systemie dowozowym. Mówiąc krótko widzę miejsce dla obu form transportu i nie zamierzamy preferować jednego kosztem drugiego. Dostosujemy się do potrzeb mieszkańców Warszawy.

Szlaki szynowe wydłużą się również dzięki tramwajowi na Tarchomin...



- Długo i niecierpliwie czekaliśmy na tę trasę. Na początku przyszłego roku mieszkańcy okolic Mehoffera będą mogli korzystać z tramwaju. Na razie w wersji skróconej – z metra Młociny przez Most Marii Skłodowskiej-Curie kursuje linia 2. Po zakończeniu prac jej trasa zostanie wydłużona w stronę Tarchomina, a kończyć się będzie – tak jak dotychczas – na stacji metro Młociny. Zapewnimy jej bardzo atrakcyjną i wysoką częstotliwość kursowania. Dojdzie jeszcze do tego linia 17. Kolejnym etapem rozbudowy tras tramwajowych na Tarchominie będzie przedłużenie linii do Winnicy.

Ale to nie jedyna inwestycja tramwajowa w Warszawie, która zakończy się w tym roku. Trwają intensywne prace na Powstańców Śląskich. W oparciu o ten odcinek chcemy uruchomić linię obwodową o numerze 11, która połączy metro Młociny ze stacją przy rondzie Daszyńskiego. Budowa tej trasy nie należy do łatwych, bo mamy do czynienia ze skomplikowanym układem drogowym. Na te problemy jesteśmy jednak przygotowani.

Jeszcze w tym roku – na razie symbolicznie - pojawią się na ulicach Warszawy elektryczne autobusy. Będzie ich w przyszłości więcej?



- Warszawa jest nowoczesną stolicą i musi w transporcie zbiorowym wykorzystywać tego typu pojazdy. ZTM, jeśli tylko można, będzie takie rozwiązania ekologiczne preferować. Zapewniają one w długim okresie duże oszczędności. Czekamy na pojawienie się elektrycznych autobusów i na oceny, jakie wydadzą poruszający się nimi pasażerowie. Uważam, że takie ciągi komunikacyjne jak Trakt Królewski, Nowy Świat, Aleje Ujazdowskie są wręcz stworzone dla takich pojazdów i tam właśnie chcemy je wykorzystywać.

W lipcu ogłoszone zostały wyniki badań przeprowadzonych przez Urząd Miasta na zlecenie pracowni Millward Brown „Jakość życia mieszkańców Warszawy". Warszawiacy wysoko ocenili w nich komunikację miejską, ale znaleźli się też mieszkańcy niezadowoleni z transportu lokalnego. Co zamierza pan zrobić, żeby w najbliższym czasie jeszcze bardziej poprawić jakość komunikacji?

- Cieszymy się z zaufania, jakim obdarzyli nas warszawiacy. Wiele satysfakcji sprawia nam także ogłoszony właśnie wynik badań na temat poziomu zadowolenia pasażerów metra. 98 procent z nich jest usatysfakcjonowanych świadczoną przez nas usługą, bezpieczeństwem tego środka transportu, czystością wagonów, punktualnością kolejki.

To są rzeczy budujące, ale trzeba iść naprzód. W ostatnim czasie mieliśmy przecież wpadki – jednego dnia awaria pociągu na stacji Kabaty, następnego na stacji Ratusz-Arsenał. Takie jest życie. System I linii metra nie młodnieje. Mamy coraz starsze urządzenia. Trzeba z większą uwagą o nie dbać. Duża część taboru weszła w taki wiek, który wymaga większej staranności. Filozofia wobec operatorów jest więc następująca: „Pokaż czy możesz w dobrej kondycji utrzymać swój tabor". Według tej zasady będziemy wybierać partnerów w przyszłorocznym przetargu. Tak też działamy obecnie. Operatorzy wiedzą, że ja tego tematu – jakości - za nic w świecie nie odpuszczę. Spotykamy się co miesiąc, a w trakcie takich zebrań pokazujemy wszystkie uchybienia, analizujemy je, omawiamy: organizację pracy, jakość, czystość taboru, działanie klimatyzacji. To są rzeczy ogromnej wagi. Jeśli wywiążemy się z naszych zadań to odsetek ludzi zadowolonych pozostanie nie tylko na równie wysokim poziomie, ale mam nadzieję, że urośnie.

Cieszę się, że nie mamy problemów z częstotliwością i to nie tylko w metrze. Ludzie doceniają ten aspekt funkcjonowania komunikacji. bo nie muszą w drodze do pracy patrzeć na zegarek, biec co sił w nogach do autobusu przez skrzyżowanie, ponieważ wiedzą, że za pięć minut będzie kolejny. Aby zachować wysoką częstotliwość kursów wydajemy ogromne pieniądze. Chcemy być wiarygodni, zapewnić usługę o wysokim standardzie. To jest nasza rola wobec mieszkańców stolicy, z której staramy się jak najlepiej wywiązywać.



Dyskusje, które zmieniają komunikację

Zmiany w komunikacji miejskiej, które zostaną wprowadzone po uruchomieniu II linii metra są wspólnym dziełem – specjalistów od planowania przewozów w Zarządzie Transportu Miejskiego i… mieszkańców stolicy.

Kilka miesięcy przygotowań, dwa kolejne poświęcone na dyskusje z warszawiakami nad jego założeniami, tygodnie opracowywania ostatecznej wersji i w końcu jest. ZTM przedstawia raport informujący o zmianach w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej po uruchomieniu centralnego odcinka II linii metra. W wielu miejscach różni się od pierwotnego - przedstawionego mieszkańcom stolicy – pod koniec kwietnia. Bo raport stanowi naturalną konsekwencję konsultacji społecznych, jest odpowiedzią na postulaty mieszkańców stolicy.

Jak – w obu wersjach - powstawał? Jakie były jego założenia? Jak przebiegały dyskusje z pasażerami nad początkowym projektem? Które linie wywołały najwięcej emocji? Jakie wnioski na przyszłość płyną z konsultacji społecznych? Jak wreszcie – co przecież jest najważniejsze - mieszkańcy Białołęki, Pragi, Woli pojadą autobusami i tramwajami po uruchomieniu II linii metra? Zapraszamy na nasz raport o raporcie.

Ruch pasażerów można przewidzieć z komputera

Zademonstrowany pod koniec kwietnia przez ZTM projekt zmian w układzie komunikacyjnym opracowywany był przez kilka miesięcy. Tak jak w wielu innych przypadkach, dotyczących innych niezwiązanych z metrem tras, przygotowywany został przez specjalistów z Działu Organizacji Przewozów.

- ZTM na bieżąco monitoruje sytuację komunikacyjną w mieście. Wykonywane są pomiary w terenie, symulacje ruchu. Dobrze wiemy, gdzie i ile osób jeździ. Dysponujemy

cyfrowym, matematycznym modelem tego, jak pasażerowie się przemieszczają. Został stworzony na zlecenie miasta i używamy go zawsze wtedy, gdy chcemy określić rentowność poszczególnych inwestycji komunikacyjnych w stolicy. Pomaga nam w tym komputerowy program - VISUM, który na modelu dokładnie odtwarza sposób poruszania się warszawskich pasażerów. Wszystkie dotychczasowe zmiany w naszej komunikacji zostały przez ten program „przepuszczone". Także te związane z uruchomieniem II linii metra – tłumaczy **Artur Zając z Sekcji Kształtowania Układu Komunikacyjnego ZTM**.

- Nasza propozycja przedstawiona do konsultacji była przygotowana profesjonalnie i niezwykle starannie pod względem merytorycznym. Chcieliśmy ją dopasować do tego, jak ludzie będą się zachowywać, gdy ruszy nowa linia metra. Wiemy, że zmieni ona postępowanie i przyzwyczajenia pasażerów – dodaje **Łukasz Filipczak, Koordynator ds. Konsultacji Społecznych w ZTM**.

Po pierwsze, dowieźć do metra

Znaczenie II linii metra dla układu komunikacyjnego w stolicy jest nie do przecenienia – nowy, bezkolizyjny środek transportu połączy oba brzegi Wisły na razie na krótkim siedmiokilometrowym odcinku, zazębi się przy tym z dotychczasową linią prowadzącą z Kabat na Młociny. Warszawiacy będą mieli do dyspozycji siedem nowych stacji w bardzo ważnych dla codziennego życia miasta miejscach, przy Dworcu Wileńskim i Stadionie Narodowym, na Powiślu (Centrum Nauki Kopernik), przy Uniwersytecie (Nowy Świat), Świętokrzyskiej stanowiącej punkt przesiadkowy z I linią metra oraz Rondzie ONZ i Daszyńskiego. W przyszłości – po wydłużeniu linii przez Targówek na Bródno z jednej strony i na daleką Wolę oraz Bemowo z drugiej – długość trasy ma liczyć aż 31 km.





- Przygotowując projekt zmian zakładaliśmy, że nasi pasażerowie będą chcieli w wygodny sposób dojechać do II linii metra. Staraliśmy się takie właśnie połączenia mieszkańcom zapewnić. O to nam głównie w tych zmianach chodziło - zachęcić ludzi do korzystania z metra. Przypomnę, że jest to najbardziej pojemny, najszybszy miejski środek transportu – tłumaczy Łukasz Filipczak.

Według tej filozofii ZTM zaproponował większość zmian. I tak na przykład linia 105 (obecnie Os. Górczewska – Browarna) miała kursować na krótszej trasie: Os. Górczewska – Rondo Daszyńskiego od strony zachodniej (krótsza trasa miała dodatkowo gwarantować punktualność), a na odcinku wschodnim zastąpiona zostałaby właśnie przez II linię metra i linię 151. Na wolskiej części trasy spełniałaby więc wyłącznie funkcję dowozową.

Podobne założenie przyświecało planowanej zmianie w kursie linii 527 (obecnie Os. Derby – Plac Bankowy). ZTM



zamierzał skrócić jej trasę wyłącznie do stacji II linii metra Dworzec Wileński i jednocześnie zwiększyć jej częstotliwość kursowania. Kolejny przykład to linia 102 (obecnie PKP Olszynka Grochowska – Młynów), która miała kończyć bieg przy stacji II linii metra Stadion Narodowy i również kursować częściej niż obecnie.

Identyczna idea dotyczyła propozycji przeobrażeń tras niektórych linii tramwajowych. Te dublujące się z II linią metra miały mieć zmniejszoną częstotliwość (linia 23), inne skrócone trasy. Linia 8 została przeznaczona do likwidacji. Na Bemowie i Woli zastąpiona miała być przez 11, a na Pradze przez 22.

To tylko niektóre i – jak się później okazało – najważniejsze dla pasażerów propozycje.

Nic o nas bez nas

Już na pierwszy rzut oka widać, że projekt ZTM w znaczący sposób zmieniał komunikacyjne zwyczaje warszawiaków zamieszkałych w dzielnicach, których propozycje innych rozkładów jazdy dotyczyły.

- Wiedzieliśmy o tym. Już na początku roku dyrektor ZTM Wiesław Witek uznał, że projekt – przed wdrożeniem jakichkolwiek rozwiązań - wymaga intensywnego dialogu z mieszkańcami. Władze ZTM zarządziły więc konsultacje społeczne. Chciały, żeby były one prowadzone w jak najbardziej profesjonalny sposób. Ustanowiona została specjalna funkcja – Koordynatora ZTM ds. Konsultacji Społecznych, którą od 21 marca właśnie ja zacząłem pełnić. Dodam, że w naszej firmie pracuję już ładnych parę lat, więc nie zostałem zatrudniony specjalnie w tym celu, a jedynie rozszerzono moje służbowe obowiązki – mówi Łukasz Filipczak.

Konsultacje nie są w ZTM, a tym bardziej w Warszawie niczym nowym. W stolicy prowadzi je od dawna Centrum Komunikacji Społecznej (CKS), które kontynuuje działania powstałego w 1998 roku Ośrodka Konsultacji i Dialogu Społecznego. W stolicy pod egidą CKS-u prowadzone były chociażby spotkania dotyczące rewitalizacji Ogrodu Krasińskich. – Przypomnę, że w przeszłości ZTM pytał mieszkańców o ocenę propozycji zmian na Bielanach związanych z uruchomieniem końcowego odcinka I linii metra oraz w Ursusie, Wawrze, czy na Ursynowie, gdzie przedstawiliśmy projektu mające na celu zracjonalizowanie układu komunikacyjnego. W efekcie wdrożono korekty w Ursusie i na Bielanach, a w Wawrze ich zaniechano, bo spotkaliśmy się ze zdecydowaną niezgodą na jakiekolwiek zmiany tras – opowiada Łukasz Filipczak.

Akcja **#metro2** różniła się jednak znacznie od poprzednich, które ograniczyły się praktycznie do kontaktu przez Internet, nielicznych spotkań z władzami dzielnic. Przeprowadzona została z ogromnym rozmachem, przy pełnym zaangażowaniu władz ZTM. Ważnym kanałem kontaktu był również Internet o czym świadczy chociażby nazwa akcji.

Zaczęło się 5 maja od czatu z dyrektorem Wiesławem Witkiem. A potem nie było dnia bez kontaktu urzędników ZTM z mieszkańcami. Na placu Bankowym, przy Dworcu Wileńskim, rondzie Daszyńskiego, stacji Metro Świętokrzyska oraz w czasie pikniku rodzinnego na Bemowie pracownicy firmy pełnili dyżury w namiocie informacyjno-konsultacyjnym. W dzielnicach, na które otwarcie centralnego odcinka II linii metra wywrze największy wpływ, odbyły się spotkania z mieszkańcami – łącznie 10. W Śródmieściu, na Targówku i na Pradze-Północ – dwukrotnie. Przedstawiciele ZTM uczestniczyli w posiedzeniach Rad Dzielnic, Komisji Dialogu Społecznego, konsultowali się nawet z Klubem Miłośników

Komunikacji Miejskiej. Każdy zainteresowany mieszkaniec stolicy, który nie miał możliwości pojawienia się w tych spotkaniach mógł złożyć uwagi pocztą – tradycyjną albo elektroniczną. O akcji #metro2 informowały ulotki w warszawskich autobusach i tramwajach i kampania w mediach stołecznościowych.

- To były dla nas dwa miesiące pełne wzmożonego wysiłku. Bezpośredni kontakt z ludźmi, żywa i gorąca dyskusja wymagała przygotowania intelektualnego i psychologicznego na najwyższym poziomie. Sądzę, że daliśmy radę i z zadania wywiązaliśmy się rzetelnie – ocenia Filipczak.

Zrozumieć człowieka

Spotkania nie należały do łatwych. Jeden z dziennikarzy relację z konsultacji na Bemowie podsumował nagłówkiem – cytatem głosu z sali - „Odpowiadajcie, bo zrobimy się agresywni"

- Emocje występują zawsze przy okazji takich spotkań. Wiele lat spotykam się z radnymi i mieszkańcami i jest oczywiste, że każdy broni własnego podwórka. Staramy się to zrozumieć. Jakiś człowiek nakrzyczy na nas? No trudno, niech nakrzyczy. Na takich spotkaniach to normalne. Ważne, żeby jego przesłanie dostrzec, zapamiętać i coś dla niego zrobić – opowiada Artur Zając.

- Mimo pewnych emocjonalnych trudności ten bezpośredni kontakt okazał się dla nas najcenniejszy. On nas inspirował, był twórczy, rozwijający. Mogliśmy wiele spraw wyjaśnić. Podczas spotkań padały pytania typu: „No i jak ja teraz dojadę z Targówka na Wolę?" Inna pani żaliła się, że jeśli zlikwidujemy 8, to ona nie dojedzie z Bemowa na Grochów. To przypomnieliśmy jej więc o linii 26. Należy z ludźmi rozmawiać, rozmawiać i jeszcze raz rozmawiać. Kontakt mailowy, to często droga na skróty. Niekiedy otrzymywaliśmy uwagi pisane według jednego szablonu, nie wymagające wielkiego wysiłku – wystarczy kilka razy kliknąć myszką, zastosować dwa przyciski – kopiuj i wklej i po sprawie – mówi Łukasz Filipczak.

- Mieszkańcy potrzebują wyjaśnień, z początku nie rozumieli układu komunikacyjnego. Zaskoczyło mnie pytanie, jaki będzie teraz dojazd z Biblioteki Uniwersyteckiej na Wolę, choć przecież i na Woli i przy BUW-ie będą stacje metra – dodaje Artur Zając.

Kluczowe zmiany

Najwięcej emocji rozbudził temat trasy 105. Liczba głosów oddanych w ramach konsultacji dotyczący tej linii wyraźnie przerastała pozostałe, wynosiła 419, podczas gdy druga w kolejności – 506, miała 274 wniosków zgłoszonych drogą elektroniczną i tradycyjną. W tej statystyce nie zostały uwzględniona liczba postulatów ze spotkań bezpośrednich i przekazywanych przez telefon.

- Projekt zmian linii 105 zaproponowany do konsultacji zakładał, że jej pasażerowie przesiadają się do metra, bo poruszają się w tym samym korytarzu transportowym. Chodziło nam też o to, żeby więcej osób korzystało z metra, bo chcemy promować tę formę poruszania się po mieście. Zdawaliśmy sobie jednak sprawę z tego, że taka operacja – przesiadka ze 105 do kolejki podziemnej – może nie zapewnić zysku czasowego, bo II linia metra funkcjonuje na razie na bardzo krótkim odcinku. Kiedy więc weźmiemy pod uwagę czas przeznaczony na przesiadkę z autobusu i bezkolizyjną jazdę metrem, to porównując jazdę autobusem, możemy osiągnąć ten sam wynik. Ten fakt spowodował opór ludzi. Stwierdzili, że niewiele zyskują, a muszą się przesiąść. W nowej wersji projektu przyznajemy im rację. Linia 105 zostaje zachowana na dotychczasowej trasie, co dodatkowo pokrywa się z wnioskami mieszkańców Mirowa, którzy prosili



o utrzymanie wysokiej częstotliwości kursowania autobusów na ul. Grzybowskiej – zapowiada Artur Zając.

Linia 527 została potraktowana w podobny sposób. ZTM również uwzględnił wnioski osób z niej korzystających. Będzie jeździć wciąż przez Most Śląsko-Dąbrowski, ale z pętlą końcową przy Esperanto, równocześnie pojawi się linia dowozowa – E-7 kończąca bieg przy stacji Dworzec Wileński.

- Wiele czasu spędziliśmy nad analizą linii 160. Ostatecznie jej trasa nadal będzie prowadziła do centrum z większą częstotliwością kursów niż początkowo proponowaliśmy. Pozostawiliśmy jednak linię dowozową z Targówka do metra dla osób zamierzających szybciej przemieścić się metrem w kierunku centrum miasta, ekspresową – E-3 – zapowiada Łukasz Filipczak.

Przychylając się do głosów mieszkańców Pragi zostanie przywrócona linia tramwajowa łącząca Szmulki z al. Solidarności (będzie to linia 13 – skrócona do Dworca Wschodniego, zostanie za to trasa linii 28). Część kursów linii 24 nadal będzie kursować Grochowską do pętli Gocławek. Przestanie za to istnieć linia 8 (Rondo Wiatraczna – Os. Górczewska) - jej miejsce zajmie linia 11.

Do metra trzeba się przyzwyczaić

Analizując nastawienie do zmian komunikacyjnych mieszkańców tej części Warszawy, która będzie mogła korzystać z II linii metra, urzędnicy mieli świadomość, że dla potencjalnych pasażerów metro jeszcze nie istnieje.

- Mieszkańcy go jeszcze nie widzieli, dla nich to zupełne novum. Dla nas inżynierów, którzy żyją pewną wizją, metro było, jest i będzie. Weźmy pod uwagę to, co będzie działo się na Pradze. To będzie przecież wartość dodana dla mieszkańców, którzy do jej pory zawsze utykali w korkach na mostach. Pod tym względem w kilku prawobrzeżnych dzielnicach stolicy dojdzie do ogromnej zmiany jakościowej w życiu mieszkańców – wyjaśnia Artur Zając.

- Pasażerowie, którzy jeszcze „nie widzą" metra, nie wyobrażają sobie przesiadki z autobusu czy tramwaju do kolejki podziemnej, dlatego oponują przed jakimikolwiek zmianami – dodaje Łukasz Filipczak.

Musi być przez chwilę gorzej, żeby było lepiej

Dlatego urzędnicy ZTM z uwagą będą się teraz przyglądać temu, jak pasażerowie zareagują na pojawienie się nowoczesnego środka komunikacji publicznej na tym ciągu.
– W przypadku 105, jak mówiłem, złagodziliśmy naszą



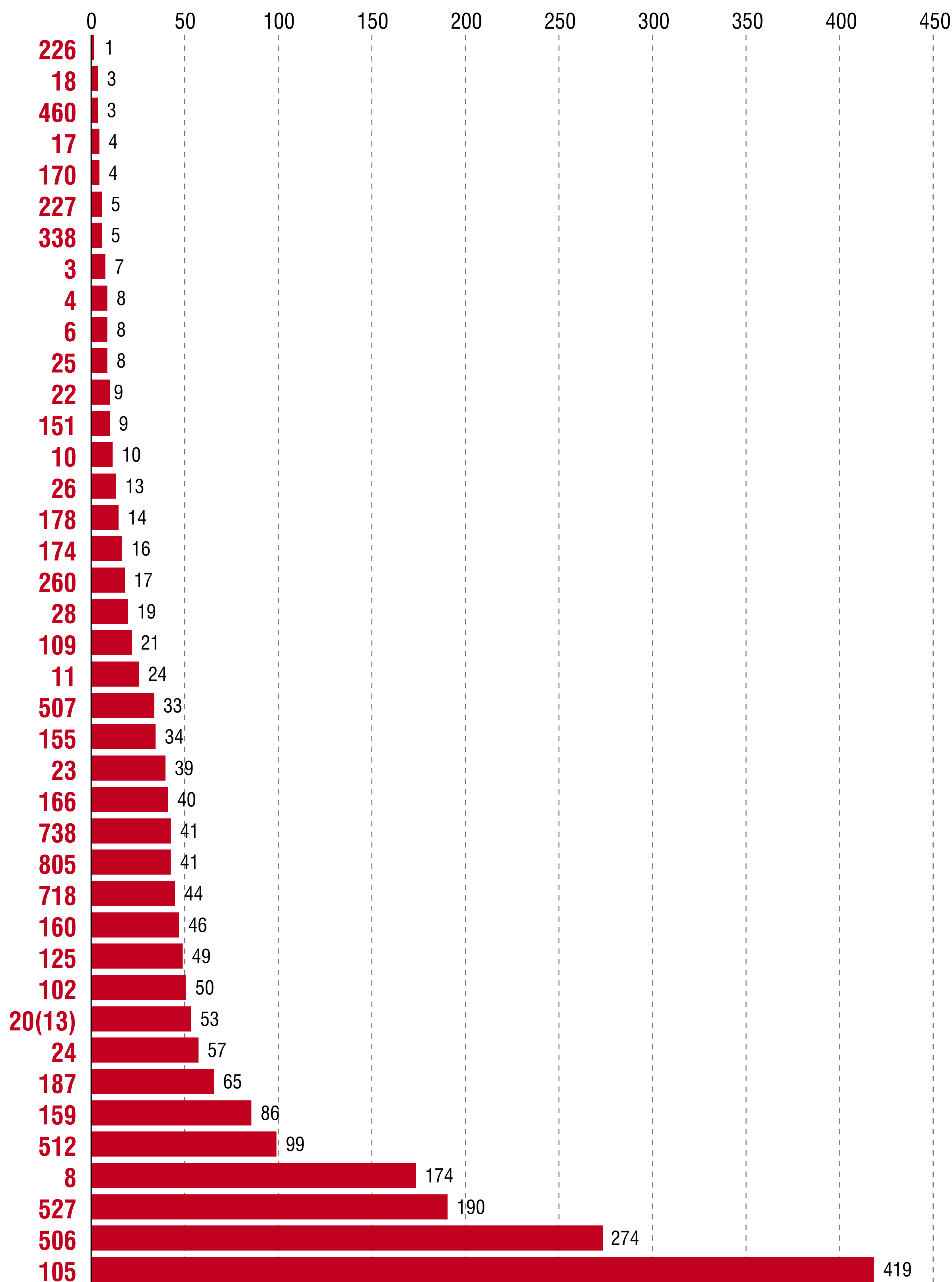
propozycję, bo stwierdziliśmy, że dobrze będzie, jeśli pasażerowie sami ocenią, czy odpowiada im II linia metra. Będą teraz „głosować nogami", można więc powiedzieć, że z czasem sami wybiorą najlepsze rozwiązanie. Jesteśmy po to, żeby korygować niedogodności, jeśli się w przyszłości pojawią, ale takich zmian na razie nie zakładamy – zapewnia Artur Zając.

- Dla mnie, jako odpowiedzialnego z ramienia ZTM za konsultacje, najważniejsze będzie dotarcie do jak największej liczby ludzi. Chciałbym, żeby w spotkaniach brało udział dużo więcej pasażerów, żeby ta społeczna akcja spotkała się z większym odzewem – mówi Łukasz Filipczak.

Bo już niedługo warszawiaków czekają kolejne zmiany komunikacyjne i być może... kolejne konsultacje. Wkrótce uruchomiona zostanie linia tramwajowa na Tarchomin, a II linia metra będzie przedłużana w obie strony. Przed nami następne utrudnienia – remonty dróg, konieczność wytyczenia nowych objazdów, nowych tras autobusów i tramwajów. Nasze miasto wciąż rozbudowuje się i zmienia. Układ komunikacyjny powinien nadążać za zmieniającym się otoczeniem i oferować dojazd w interesujące pasażerów miejsca.

– Musimy się na to przygotować. Drążenie tuneli metra to skomplikowana i wieloletnia operacja. Zamknięte będą pewne fragmenty ulic na Woli i Bemowie, na Targówku, ale musi być przez chwilę gorzej, żeby potem było lepiej – zapewnia Artur Zając.

LICZBA GŁOSÓW ODDANYCH W RAMACH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH WEDŁUG LINII

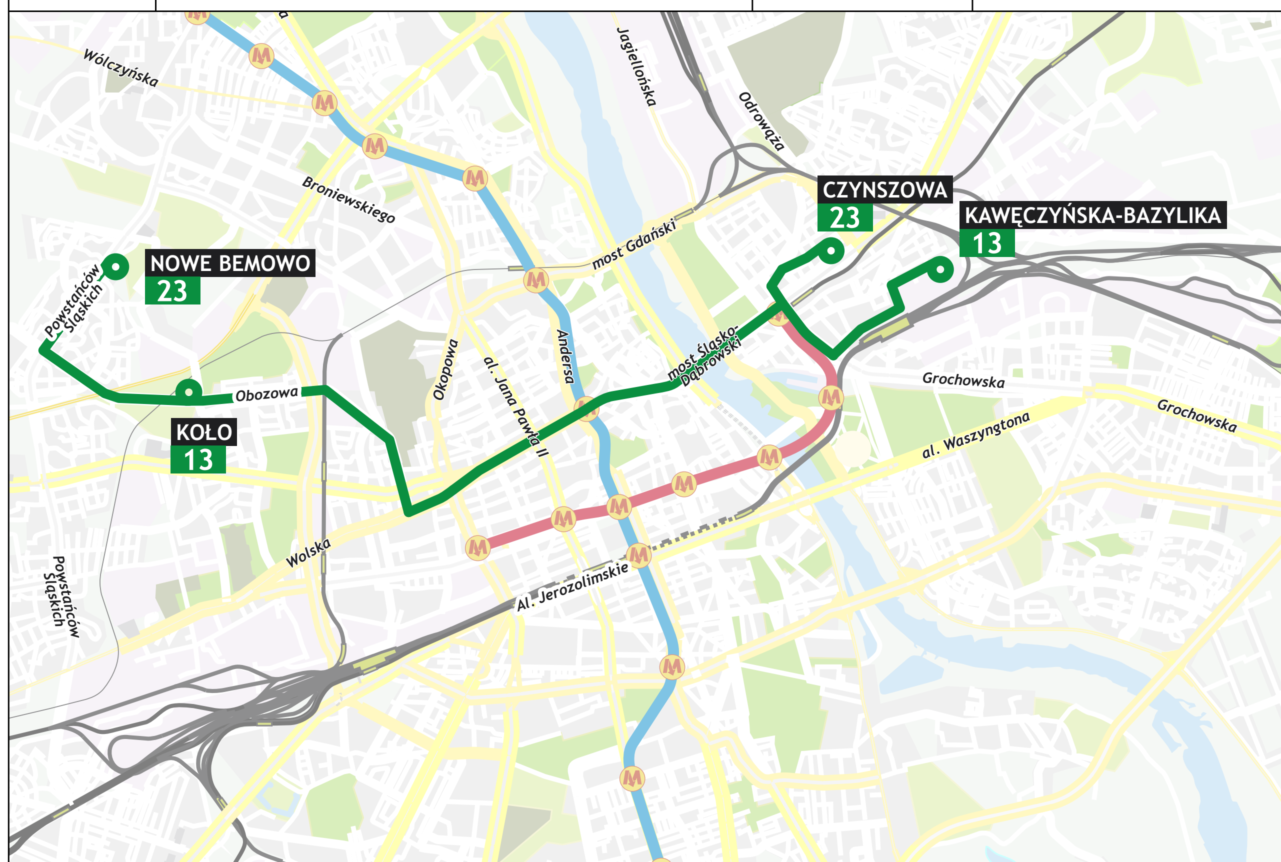


Zmiany po uruchomieniu II linii metra

Powrót na dawne trasy, korekta obecnych, aż trzy nowe – dowożące do metra – linie ekspresowe. Przedstawiamy państwu zmiany w stołecznym układzie komunikacyjnym po uruchomienia centralnego odcinka II linii metra. Wszystkie trasy powstały po konsultacjach z mieszkańcami Warszawy.

tram I. LINIE TRAMWAJOWE

LINIA	TRASA	CZĘSTOTLIWOŚĆ	UWAGI
NOWE LINIE			
11	PL. NARUTOWICZA – Grójecka – Towarowa – al. Solidarności – Wolska – Powstańców Śląskich – OS. GÓRCZEWSKA	10/15/15 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Zastępuje linię 8. To linia dowożąca do metra – do stacji Rondo Daszyńskiego - przez Wolę
13	KAWĘCZYŃSKA-BAZYLIKA – al. Solidarności – Młynarska – Obozowa – KOŁO	10/15/15 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Na wniosek mieszkańców linia 13 została wprowadzona aby połączyć Szmulki z ciągiem al. Solidarności. Linia zapewnia utrzymanie wysokiej podaży miejsc na najbardziej obecnie obciążonym odcinku linii 23

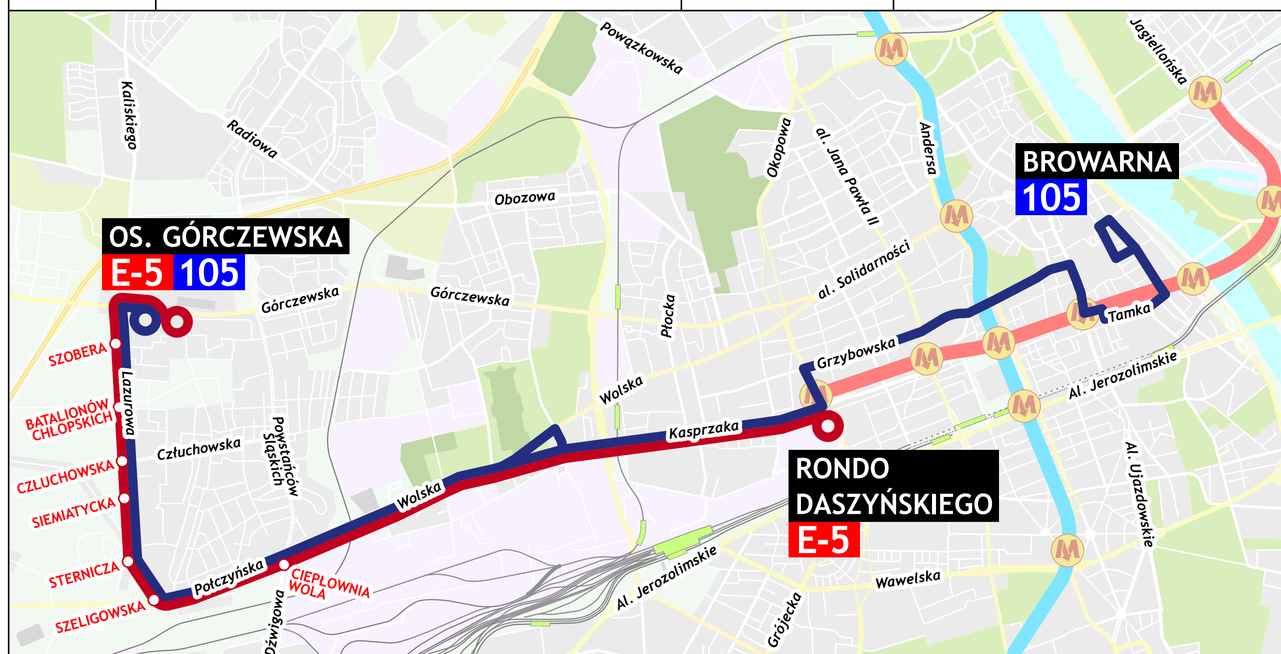


LINIA	TRASA	CZĘSTO-TLIWOŚĆ	UWAGI
KOREKTY TRAS			
22	WIATRACZNA – Grochowska - al. Zieleniecka – most Poniatowskiego – Aleje Jerozolimskie – Towarowa – Okopowa – al. Jana Pawła II – Broniewskiego – PIASKI	10/15/15 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Korekta trasy na Grochowie, zastąpienie linii 8 w relacji Grochów – Śródmieście
28	DW. WSCHODNI – Kijowska – Dw. Wileński – Jagiellońska – Słomińskiego – Broniewskiego – Powstańców Śląskich – Radiowa – KOŁO	10/15/15 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	W trakcie konsultacji społecznych pojawiło się wiele postulatów o uruchomienie bezpośredniego połączenia Szmulek nie tylko z Dw. Wileńskim, ale również z ciągiem al. Solidarności. Dlatego też wprowadzona zostanie korekta polegająca na uruchomieniu linii 13. Linia 28 zostaje jednak skrócona do pętli DW. WSCHODNI, co wynika z braku wolnego toru na pętli KAWĘCZYŃSKA-BAZYLIKA, przeznaczonego dla linii 13.
ZMNIEJSZENIE CZĘSTOTLIWOŚĆI			
23	CZYNSZOWA – al. Solidarności – Młynarska – Obozowa – NOWE BEMOWO	10/15/15 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	W propozycji zmian ZTM zaproponował zmniejszenie częstotliwości kursowania linii 23 o połowę. W trakcie konsultacji społecznych pojawiło się wiele postulatów o utrzymanie wysokiej częstotliwości. Wprowadzono kompromisową korektę polegającą na uruchomieniu linii 13, która utrzyma podaż miejsc na najbardziej obciążonym obecnie odcinku linii 23
BEZ ZMIAN Na tych liniach zostaną przywrócone trasy sprzed rozpoczęcia II linii metra			
3	GOCŁAWEK – Grochowska – Zamoyskiego - Targowa - Dw. Wileński -11 Listopada – Odrowąża – Rembelińska - ANNOPOL	10/15/15 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Rozkład jazdy zostanie skoordynowany z rozkładem linii 6 i 25
4	WYŚCIGI – Puławska – Marszałkowska - most Śląsko-Dąbrowski - Dw. Wileński - 11 Listopada – Odrowąża - ŻERAŃ WSCHODNI	10/15/15 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	----
6	GOCŁAWEK – Grochowska - Targowa - Dw. Wileński - most Gdański – Mickiewicza – Marymoncka - Metro Młociny – Wólczyńska – Powstańców Śląskich – KOŁO	10/15/15 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	---
10	WYŚCIGI - Puławska-Nowowiejska - al. Jana Pawła II – Prosta – Skierniewicka – Wolska – Powstańców Śląskich – OS. GÓRCZEWESKA	10/15/15 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	---
18	ŻERAN FSO – Jagiellońska – most Gdański – Andersa – Marszałkowska – Puławska – Woronicza – Wołoska – Marynarska – SŁUŻEWIEC	10/15/15 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	---
24	WIATRACZNA – al. Waszyngtona – Aleje Jerozolimskie – Towarowa – al. Solidarności – Młynarska – Obozowa – Dywizjonu 303 – Radiowa – Powstańców Śląskich – NOWE BEMOWO	5/7 – 8/15 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	ZTM przedstawił propozycję, by linię 24 skrócić do pętli WIATRACZNA. W trakcie konsultacji społecznych pojawiło się wiele postulatów o utrzymanie obecnej trasy linii 24 przez ul. Grochowską do pętli GOCŁAWEK. Na wniosek mieszkańców utrzymano kompromisową korektę polegającą na utrzymaniu obecnie obowiązującej trasy w większości kursów. Wybrane kursy będą kończyły się na pętli WIATRACZNA

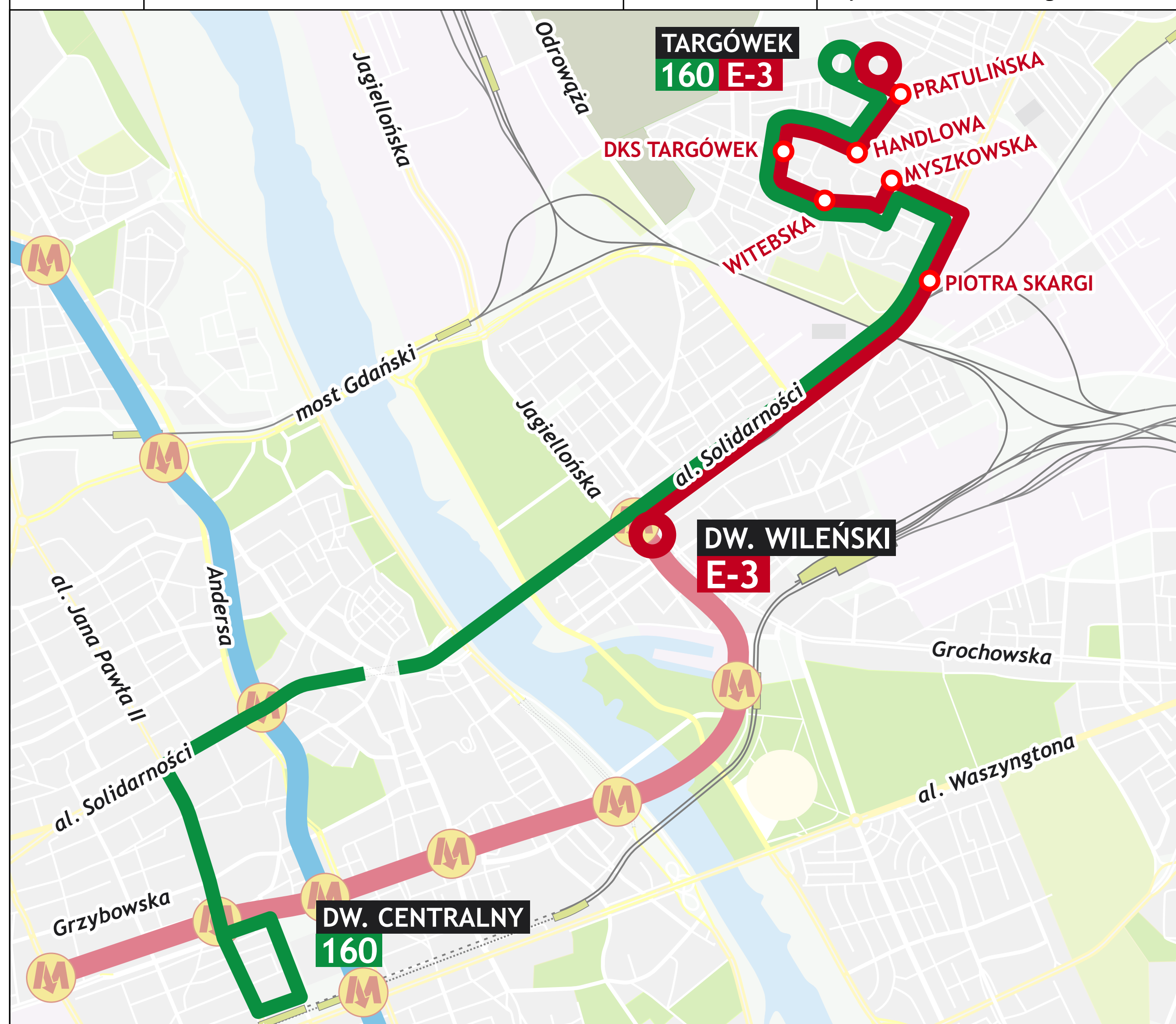
LINIA	TRASA	CZĘSTO-TLIWOŚĆ	UWAGI
BEZ ZMIAN - c.d. Na tych liniach zostaną przywrócone trasy sprzed rozpoczęcia II linii metra			
25	ANNOPOL – Odrowąża – 11 Listopada – Dw. Wileński – Targowa – al. Zieleniecka – Aleje Jerozolimskie – Grójecka – BANACHA	10/15/15 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	---
26	WIATRACZNA – Grochowska – Targowa – Dw. Wileński – al. Solidarności – Wolska – Powstańców Śląskich – OS. GÓRCZEWSKA	5/7 – 8/7 - 8 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	---

bus II. LINIE AUTOBUSOWE

LINIA	TRASA	CZĘSTO-TLIWOŚĆ	UWAGI
NOWE LINIE			
202	GOCŁAWEK WSCHODNI – METRO STADION NARODOWY	10/20/20 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Utworzenie linii dowożącej do metra dla części Pragi Południe, na trasie proponowanej wcześniej dla linii 102
E-5	OS. GÓRCZEWSKA – RONDO DASZYŃSKIEGO	8-10/-/- (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Zrealizowano postulat mieszkańców przywrócenia szybkiego połączenia os. Jelonki ze Śródmieściem (stacja II linii metra – Rondo Daszyńskiego). Linia będzie kursowała w godzinach szczytu kosztem pogorszenia częstotliwości kursowania linii 105 i zatrzymywała się na niewielkiej liczbie przystanków: Szobera, Batalionów Chłopskich, Człuchowska, Siemiatycka, Sternicza, Szeligowska i Ciepłownia Wola



LINIA	TRASA	CZĘSTO-TLIWOŚĆ	UWAGI
NOWE LINIE - c.d.			
E-7	OS. DERBY – DW. WILEŃSKI	7,5 – 10/- (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Uruchomienie ekspresowej linii dowożącej do metra. Przejęcie w godzinach szczytu najbardziej obciążonej relacji (Os. Derby – metro) od linii 527. Będzie to linia jednokierunkowa – rano kursy do Dw. Wileńskiego, po południu w kierunku Os. Derby. Linia będzie się zatrzymywała wyłącznie na przystankach: Os. Derby III, Os. Derby VI, Skarbka z Gór, Kąty Grodziskie, Grodzisk, Okrągła, Lewandów I i Jesiennych Liści
155	KOŁO – PL. ZAWISZY	10/15/20 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Uruchomienie linii dowożącej do metra i pl. Zawiszy dla mieszkańców Woli. Zastąpienie linii 159 na Woli
E-3	TARGÓWEK – METRO DW. WILEŃSKI	10/-/- (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Nowa, pospieszna linia dowożąca do metra. Przejmuje w godzinach szczytu najbardziej obciążoną relację (Targówek – metro) od linii 160. Linia jednokierunkowa: rano do Dw. Wileńskiego, po południu na Targówek. Na trasie mało przystanków: Pratulińska, Handlowa, DKS Targówek, Witebska, Myszkowska i Piotra Skargi



LINIA	TRASA	CZĘSTO-TLIWOŚĆ	UWAGI
ZMIANA TRASY			
125	MIĘDZYLESIE – METRO STADION NARODOWY	12/15/20 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Wycofanie linii z Pragi Północ i skierowanie z Międzylesia do stacji metra Stadion Narodowy
159	EC SIEKIERKI – CH BLUE CITY	8/10/12 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Wycofanie linii z korkującego się odcinka ul. Towarowej i skierowanie od strony Siekierek przez Dw. Zachodni do pętli Blue City. Pozwoli to na uatrakcyjnienie komunikacji na ciągu ul. Koszykowej i połączenia z Dolnym Mokotowem poprzez zwiększenie częstotliwości kursowania linii. Na Woli zastąpienie przez linię 155
187	URSUS NIEDŹWIADEK – PL. KONSTYTUCJI	15/15/20 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Wycofanie z najmniej obciążonego odcinka na Stegnach i Dolnym Mokotowie. Zastąpienie na Mokotowie przez kursującą częściej linię 159. Lokalne połączenie na Mokotowie zapewni w zamian linia 185, kursująca na Mokotowie taką samą trasą
174	BOKSERSKA – EMILI PLATER	10/15/20 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Wycofanie z najmniej obciążonego odcinka przebiegającego do Zachęty. Będzie zapewniać połączenie z II linią metra na rondzie ONZ
518	NOWODWORY – EMILII PLATER	10/15/20 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Linia zostanie wycofana z odcinka dublującego się z liniami 128 i 175 (Nowy Świat – Al. Jerozlimskie) i skierowana na ciąg ulicy Świętokrzyskiej razem z linią 178
338	ZAJEZDNIA UTRATA – PL. HALLERA	15/20/- (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Korekta trasy na Nowej Pradze. Uruchomienia kursowania w dni powszednie również poza godzinami szczytu, co pozowli na zapewnienie nowego, atrakcyjnego połączenia Targówka Przemysłowego i Szmulowizny z II linią metra (stacja Dw. Wileński). Uzgodnienie rozkładu jazdy z linią 170
512	ZACISZE – METRO STADION NARODOWY	7,5-10/15/20 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	W trakcie konsultacji społecznych pojawiły się postulaty o zdecydowanie ograniczenie liczby autobusów kursujących ul. Jagiellońską (odcinek od ul. Okrzei – do al. Solidarności). **Linię skierowano więc przez ul. Targową i południowy odcinek ul. Jagiellońskiej do stacji metra STADION NARODOWY**. Rozwiązanie spełni postulaty mieszkańców Starej Pragi o uruchomienie połączenia lokalnego
BEZ ZMIAN			
102	PKP OLSZYNKA GROCHOWSKA – MŁYNÓW	20/20/20 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	W trakcie konsultacji społecznych pojawiły się postulaty o zachowanie połączenia Os. Młodych i Grochowa ze Śródmieściem realizowanego przez linię 102. **W związku z tym zrezygnowano ze zmiany trasy**. Wprowadzono kompromisową korektę polegającą na utrzymaniu linii 102 oraz 166 na obecnych trasach oraz rezygnacji z uruchomienia linii 151. Relację Os. Młodych – Dw. Wschodni – Metro Stadion Narodowy obsłuży nowa linia 202, która będzie kursowała rzadziej niż pierwotnie miała kursować linia 102

LINIA	TRASA	CZĘSTO-TLIWOŚĆ	UWAGI
BEZ ZMIAN - c.d.			
105	OS. GÓRCZEWSKA – BROWARNA	8 – 10/7 – 8/10 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	W trakcie konsultacji społecznych pojawiły się postulaty o zachowanie bezpośredniego połączenia Os. Jelonki ze Śródmieściem i I linią metra realizowaną przez linię 105. **Wprowadzono kompromisową korektę polegającą na utrzymaniu linii 105 na obecnej trasie oraz rezygnacji z linii 151**. Zmniejszono jednak częstotliwość kursów (co 8-10 minut w godzinach szczytu) i wprowadzono małą korektę na trasie – przez ul. Towarową (dojazd do stacji metra)
109	OS. GÓRCZEWSKA – DW. CENTRALNY	4-5/7-8/10 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	**Linia wraca na trasę sprzed rozpoczęcia budowy**. Wycofanie z ul. Grzybowskiej i skierowanie jej przez ul. Prostą pozwoli utrzymać bezpośrednie połączenie ciągu ul. Górczewskiej z węzłem przesiadkowym DW. CENTRALNY i zapewni połączenie ciągu ul. Górczewskiej z II linią metra (stacja Rondo Daszyńskiego).
166	PL. HALLERA – KABATY-STP	15/20/20 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Utrzymanie linii 166 na obecnej trasie.
178	PKP URSUS – KONWIKTORSKA	20/20/30 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Przywrócenie trasy sprzed rozpoczęcia budowy metra – na ul. Prostą i Świętokrzyską. Będzie pełniła rolę komunikacji uzupełniającej dla II linii metra na tym odcinku
160	TARGÓWEK – DW. CENTRALNY	10/15/20 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Utrzymanie linii 160 z nieznacznie zmniejszoną częstotliwością. Zamiast linii 260 zostanie uruchomiona przyspieszona linia szczytowa E-3, dowożąca do stacji metra Dw. Wileński
527	OS. DERBY – ESPERANTO	7,5/10/15/20 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Realizacja postulatów mieszkańców, którzy chcieli utrzymania bezpośredniego połączenia z I linią metra. Korekta dotyczy tylko skierowania na pętlę ESPERANTO w związku z likwidacją pętli na pl. Bankowym. Wysłuchano wniosek mieszkańców Muranowa o zachowanie połączenia z Trasą WZ. Na odcinku Derby – Dw. Wileński uruchomiona zostanie linia wspomagająca linię 527 w godzinach szczytu – E-7

LINIA	TRASA	CZĘSTOTLIWOŚĆ	UWAGI
BEZ ZMIAN - c.d.			

KĄTY GRODZISKIE
SKARBKA Z GÓR
GRODZISK
OS. DERBY VI
OS. DERBY III
OKRĄGŁA
OS. DERBY
E-7 527
OS. LEWANDÓW I
JESIENNYCH LIŚCI
DW. WILEŃSKI
E-7
ESPERANTO
527

LINIA	TRASA	CZĘSTOTLIWOŚĆ	UWAGI
LINIE STREFOWE			
718	MARKI – DW. WSCHODNI	15/20/40 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Linia wraca na starą trasę sprzed budowy centralnego odcinka II linii metra, czyli do Dw. Wschodniego. Dzięki temu Marki uzyskają nie tylko dojazd do metra (Dw. Wileński), ale i do Dworca Wschodniego
738	RADZYMIN – DW. WSCHODNI	30/40/40 (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Powrót na starą trasę przez Targową i al. Solidarności
805	MARKI – DW. WILEŃSKI	15/-/- (godziny szczytu/poza szczytem/w święta)	Skrócenie trasy do Dw. Wileńskiego pozwoli na zapewnienie połączenia Marek i ciągu ul. Radzymińskiej z II linią metra

Postaw na komunikację miejską... nie tylko 22 września

„Podróż samochodem = stracony czas i pieniądze, stres, korki, hałas oraz spaliny" - to hasło, które na warszawskich autobusach i tramwajach będzie promowało Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu.

22 września w ramach **Dnia Bez Samochodu** w autobusie, metrze, tramwaju, SKM oraz pociągach Kolei Mazowieckich i WKD w obszarze obowiązywania oferty „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD" nie trzeba będzie kasować biletów ZTM. Tego dnia na parkingach P&R będzie możliwe nieodpłatne pozostawienie samochodu.

Od końca sierpnia 20 nowoczesnych autobusów marki Solbus oraz 10 dwuwagonowych składów tramwajowych jeździ na ulicach Warszawy z hasłami promującymi europejską akcję.

Będzie to już 13. edycja ETZT. Zapoczątkowała go unijna komisarz ds. środowiska Margaret Wallström, ustanawiając w 2000 roku Dzień Bez Samochodu. Od tej pory ETZT stało się cyklicznym przedsięwzięciem. Celem projektu jest promowanie środków zrównoważonego transportu (komunikacji miejskiej, systemu parkingów P&R, roweru) i zwrócenie uwagi na negatywne konsekwencje wynikające z nadmiernego ruchu samochodowego w miastach.

Przykładów na to jest mnóstwo. **Auto, którym podróżuje średnio 1,3 pasażera, emituje ok. 140 g/km dwutlenku węgla na osobę**. Dla porównania **autobus, którym jedzie średnio 80 osób – zaledwie 11 g/km na osobę. Tramwaje, metro w ogóle nie emitują dwutlenku węgla**.

Jednocześnie **autobus wiozący 80 osób zajmuje na drodze powierzchnię ok. 27 metrów kwadratowych, a samochodów wiozących średnio 1,3 osoby do przewiezienia 80 osób potrzeba aż 62**. Uśredniając wielkość samochodu, 62 auta zajmują ponad 400 metrów kwadratowych drogi, co wpływa na tworzenie się korków.

Dodajmy, że poruszanie się środków transportu publicznego po torowiskach, wydzielonych buspasach zapewnia pasażerom ominięcie korków.

W Warszawie w ramach ETZT odbędą m.in. Dni Transportu Publicznego. Podczas wydarzeń im towarzyszących będzie można dowiedzieć się o innych korzyściach płynących z użytkowania miejskiej komunikacji. Szczegóły podamy na stronie **www.ztm.waw.pl**.

m. st. Warszawa informuje



Transport publiczny = oddech dla miasta, poprawa płynności ruchu, oszczędności dla Ciebie.

Podróż samochodem = stracony czas i pieniądze, stres, korki, hałas oraz spaliny.

22 WRZEŚNIA - DZIEŃ BEZ SAMOCHODU

POSTAW NA KOMUNIKACJĘ MIEJSKĄ!

NIE TYLKO 22 WRZEŚNIA...

22.09.2014 NIE MUSISZ KASOWAĆ BILETU W KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ!

22 WRZEŚNIA RÓWNIEŻ W POCIĄGACH KOLEI MAZOWIECKICH I WARSZAWSKIEJ KOLEI DOJAZDOWEJ, NA OBSZARZE OBOWIĄZYWANIA OFERTY „WSPÓLNY BILET ZTM-KM-WKD", NIE TRZEBA KASOWAĆ BILETU ZTM.

Partnerzy:



UrbanINFO.tV









www.ztm.waw.pl

24h 19115 WARSZAWA



OD TARGÓWKA AŻ DO MAREK ZAIWANIA SAMOWAREK... (CZĘŚĆ I)

***Od Targówka aż do Marek zaiwania samowarek. A od Marek aż do Strugi zaiwania jeszcze drugi. W Radzyminie go witają, bo go bardzo dobrze znają* - to chyba najbardziej znana przyśpiewka, jaka pozostała po wąskotorówce kursującej przez prawie 80 lat z Warszawy na jej północno-wschodnie przedmieścia. Kolej marecką utworzono aby dowozić do stolicy ludzi i towary, głównie cegły. Mimo krótkotrwałej obsługi przez trakcję spalinową, pociągi do ostatnich dni były ciągnięte przez parowozy. W pierwszej części historii opowiemy o genezie powstania kolei mareckiej oraz jej rozwoju zatrzymym przez wybuch II wojny światowej.**

Idea utworzenia kolei wąskotorowej między Warszawą i Markami narodziła się pod koniec XIX wieku. Połączenie miało zaspokoić zwiększające się zapotrzebowanie na sprawne dowożenie do rozrastającego się miasta pracowników i towarów. Istniejące już koleje o standardowym i szerokim rozstawie szyn skupiały się na ruchu dalekobieżnym. Pierwszą warszawską wąskotorówką, która powstała w tym okresie była kolej wilanowska (ruszyła w 1891 roku). Następną była kolej marecka.

Okolice Marek i Radzymina to tereny, gdzie znajdowało się wiele fabryk - przede wszystkim cegielni, ale również zakładów ceramicznych i przędzalni. W Markach była zlokalizowana jedna z największych i najnowocześniejszych przędzalni w Europie Środkowo-Wschodniej. W 1884 roku założyli ją trzej angielscy bracia z Bradford - Edward, Alfred i John Briggsowie. Imponowała nowoczesnością. Już w 1893 roku fabryka posiadała oświetlenie elektryczne. Początkowo z manufaktur towary transportowano furmankami, co - ze względu na słabą jakość dróg i małą pojemność wozów - zajmowało dużo czasu i było nieefektywne. Kolej stanowiła więc idealne rozwiązanie.



Fot. Kolejka Marecka, http://www.marki.net.pl/kolejka

Widok na okolice stacji kolei wąskotorowej w Radzyminie.
W centrum kadru widoczny budynek dworca. Lata 30. XX wieku

Pomysłodawcą jej budowy był inżynier Adam Dzierżanowski, a do współpracy zaprosił Juliana Różyckiego i Manasa Rybę. Były to osoby szczególnie zasłużone dla Pragi. Julian Różycki to znany warszawski farmaceuta i społecznik. Dzięki niemu powstało na Pradze liceum im. Władysława IV, a także Bazar Różyckiego. Na pomysł utworzenia „różyca" wpadł z kolei Manas Ryba, który później był pierwszym zarządcą targowiska.

Na początku 1896 roku rozpoczęto starania o uzyskanie pozwoleń na budowę. Jak donosił „Przegląd Tygodniowy" z 23 marca 1896 roku, *Pp. Dzierżanowski i Różycki otrzymali koncesyę na kolej konną od rogatki Ząbkowskiej do Marek*. Nie czekając na uzyskanie zezwoleń, inwestorzy prowadzili już intensywne prace budowlane. Do maja ułożono 7,5 km torów, a prace budowlane toczyły się jedynie przy przeprawach mostowych. Według planów, pociągi miały ruszyć w lipcu, jednak terminu nie udało się dotrzymać.

Zdecydowano o budowie toru o szerokości 800 mm. Było to niezgodne z obowiązującymi w zaborze rosyjskim przepisami, które dopuszczały budowę kolei wąskotorowych o szerokości toru 750 mm. Jednak żadna z warszawskich wąskotorówek nie spełniała tego wymogu. Rozstaw szyn kolei wilanowskiej i jabłonowsko-karczewskiej również wynosił 800 mm, a grójeckiej - 1000 mm.
Ponieważ pierwsze plany zakładały kursowanie pociągów konnych, do

budowy linii używano słabszych szyn o masie 10 kg/m i podkładów sosnowych. Wprowadzenie parowozów i wzrost masy pociągów zmusił właścicieli do szybkiej wymiany szyn na bardziej wytrzymałe. Zastosowano szyny o masie 14 kg/m, a podkłady wymieniono na mocniejsze - sosnowe i dębowe.

Jednocześnie starano się uzyskać zgodę na przedłużenie linii do Radzymina oraz wprowadzenie trakcji parowej. Z drugiej strony planowano przedłużenie w głąb Pragi, ale wymagało to przecięcia szerokotorowej linii Kolei Nadwiślańskiej (obecnie linia kolejowa do Gdańska, przechodząca wiaduktem nad ul. Radzymińską). Przeciwne temu rozwiązaniu były nie władze miasta i zarząd kolei.

Fot. Kolejka Marecka, http://www.marki.net.pl/kolejka

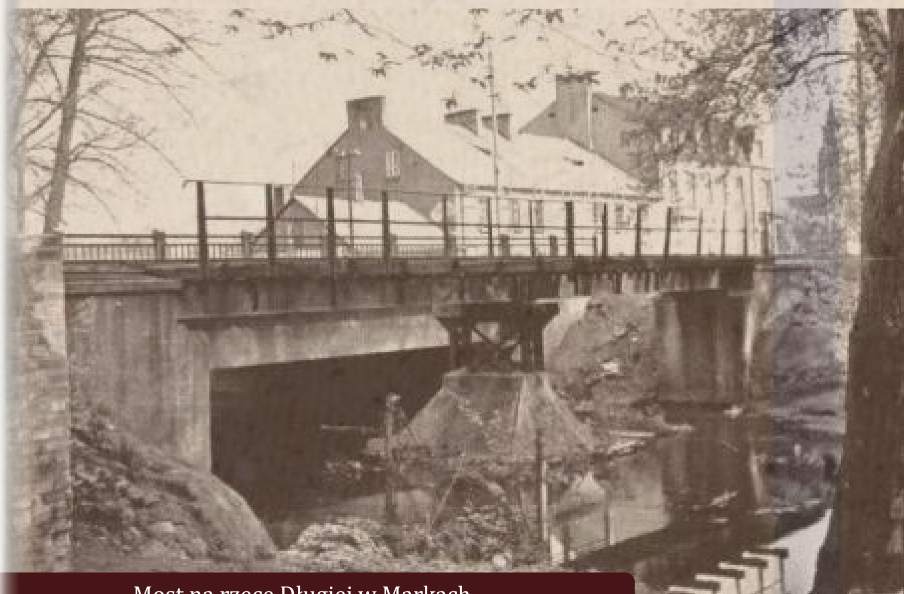


Parowóz nr 13 ze składem gotowym do drogi w kierunku Marek, stacja Warszawa Stalowa

W listopadzie 1896 roku kupiono pierwszy parowóz do obsługi pociągów. Maszynę wyprodukowała berlińska firma Orenstein & Koppel. 26 lutego 1897 roku przejechał pierwszy pociąg inspekcyjny, którym podróżowała komisja wydająca zezwolenie na korzystanie z linii. Ostatecznie pociągi konne rozpoczęły regularne kursowanie między stacjami Targówek i Pustelnik 9 marca. Pociągi prowadzone przez parowozy uruchamiane były sporadycznie, głównie dla urzędników. Podczas jednego z takich przejazdów, w kwietniu 1897 roku, pod kołami pociągu zginął pijany przechodzień - pierwsza ofiara kolei.

Do obsługi składów, w 1898 roku przy stacji w Drewnicy wybudowano warsztaty. Oprócz czterech stanowisk do wykonywania przeglądów i napraw, postawiono parowozownię wachlarzową z obrotnicą oraz kuźnię i ślusarnię.

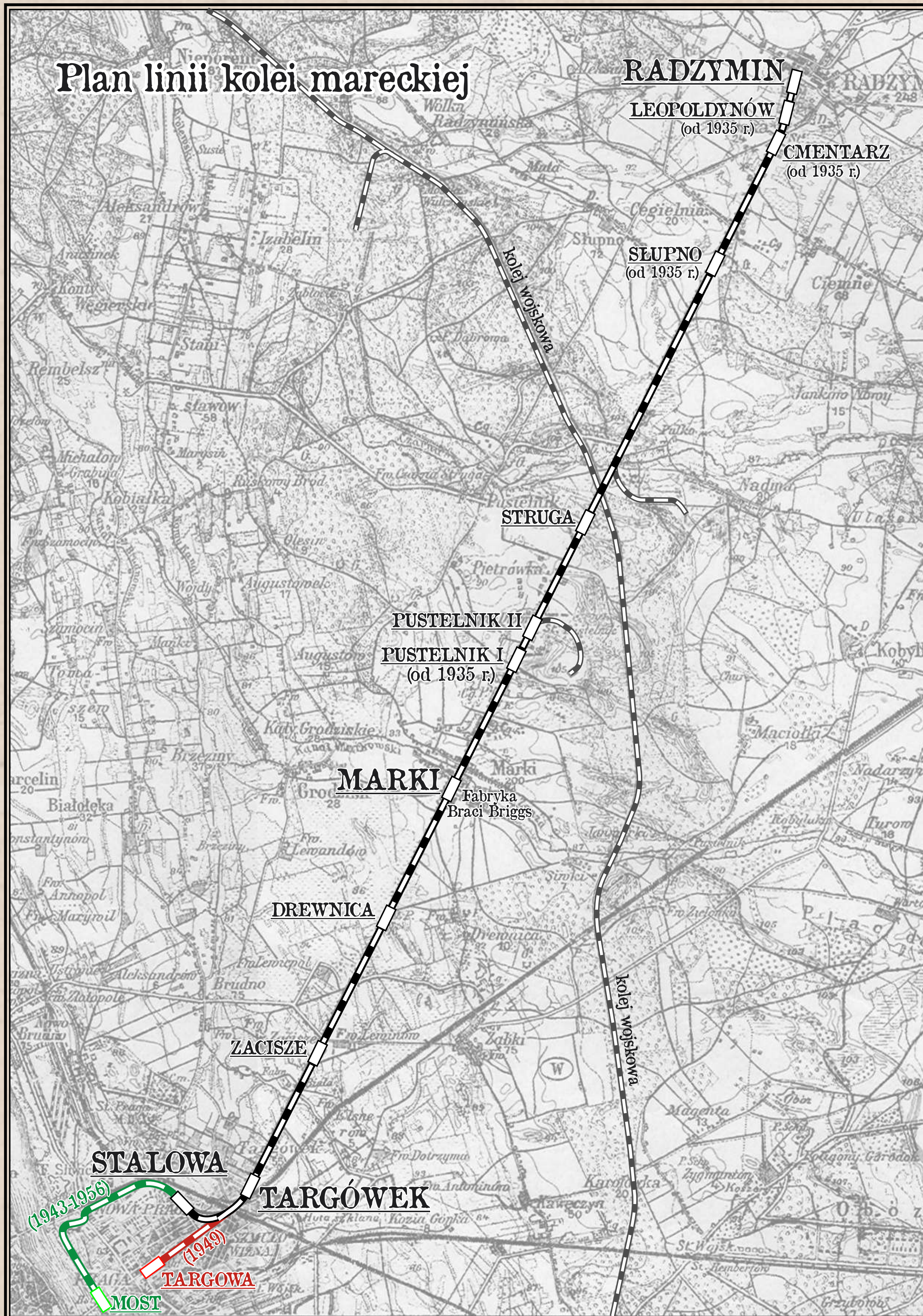
20 kwietnia 1899 roku właściciele kolei uzyskali zgodę na przedłużenie linii do Radzymina oraz wprowadzenie na stałe parowozów. W tym momencie tory były już ułożone do Strugi, a w lipcu zakończono prace torowe w Radzyminie. Zamówiono kolejne parowozy oraz wagony. Dzięki temu oficjalne uruchomienie linii nastąpiło 15 września.

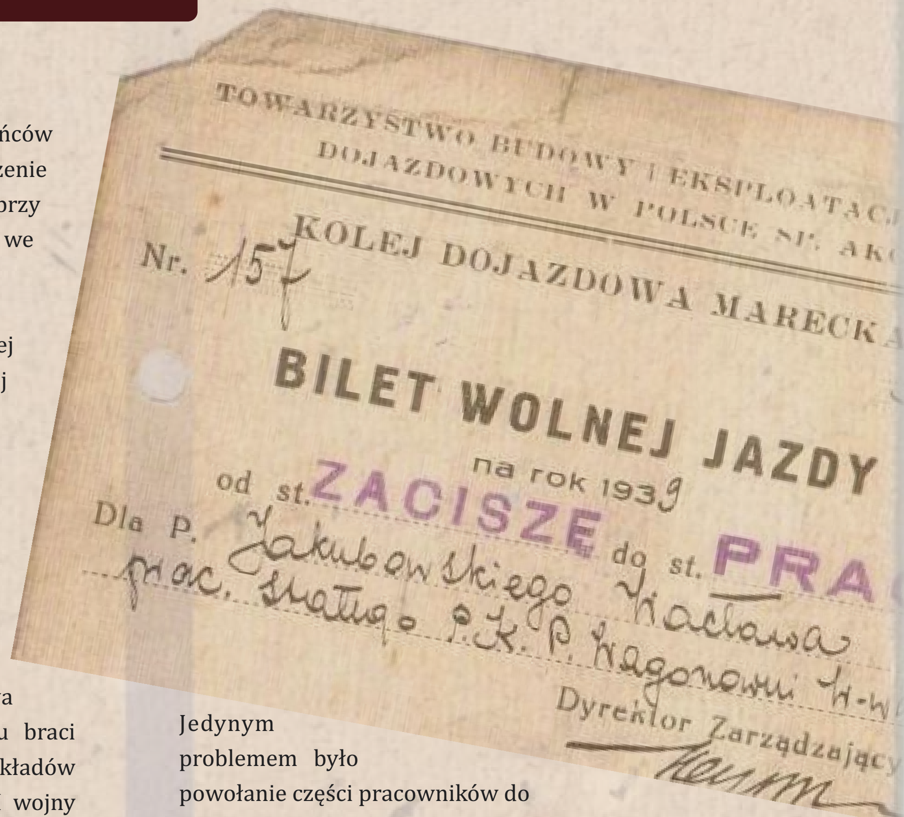

Most na rzece Długiej w Markach

Fot. Kolejka Marecka, http://www.marki.net.pl/kolejka

W listopadzie 1900 roku udało się zdobyć zgodę na przedłużenie linii od stacji Targówek, do ul. Stalowej. Roboty rozpoczęto wiosną 1901 roku, a 4 sierpnia uruchomiono połączenie. Trasa z Warszawy do Radzymina osiągnęła 19,6 km, a przejazd nią zajmował 61 minut (pod koniec funkcjonowania kolei o cztery minuty dłużej).

Planowano kolejne inwestycje. Z jednej strony chciano połączyć kolej marecką z koleją jabłonowsko-karczewską kursującą wzdłuż Wisły. Tym planom sprzeciwiały się jednak władze miasta. Z drugiej strony zastanawiano się nad przedłużeniem linii z Radzymina do Wyszkowa oraz ze Strugi przez Zegrze do Pułtuska. Planów tych jednak nigdy nie zrealizowano.


Plan linii kolei mareckiej
RADZYMIN
LEOPOLDYNÓW
(od 1935 r.)
CMENTARZ
(od 1935 r.)
SŁUPNO
(od 1935 r.)
kolej wojskowa
STRUGA
PUSTELNIK II
PUSTELNIK I
(od 1935 r.)
MARKI
Fabryka
Braci Briggs
DREWNICA
ZACISZE
kolej wojskowa
STALOWA
(1943-1956)
TARGÓWEK
(1949)
TARGOWA
MOST


TOWARZYSTWO BUDOWY I EKSPLOATACJ[I]
DOJAZDOWYCH W POLSCE SP. AK[C.]
KOLEJ DOJAZDOWA MARECKA
Nr. 157
BILET WOLNEJ JAZDY
na rok 1939
od st. ZACISZE do st. PRA[GA]
Dla P. Jakubowskiego Wacława
prac. stałego P.K.P. Wagonowni W-w[a]
Dyrektor Zarządzający

Aby poprawić dostępność kolejki dla mieszkańców stolicy, właściciele linii podjęli starania o przedłużenie linii miejskiego tramwaju konnego do stacji przy ul. Stalowej. Pierwsze tramwaje dojechały tam we wrześniu 1903 roku.

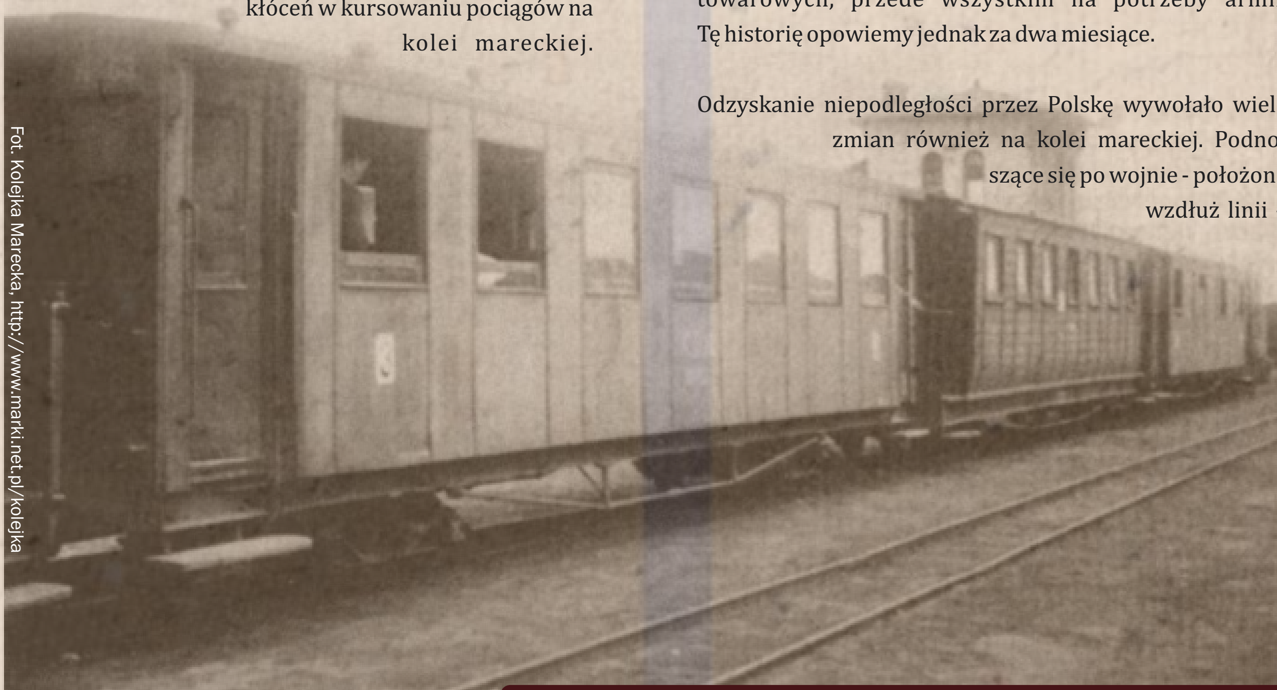
Podstawowym źródłem dochodów nowo powstałej kolei były przewozy towarowe. W 1905 roku kolej marecka obsługiwała siedem cegielni. Oprócz tego wybudowano bocznice do innych zakładów: w Markach - do wspomnianej już przędzalni braci Briggs i fabryki materiałów budowlanych Małachowskiego; w Pustelniku - do garbarni Lipowskiego, odlewni dzwonów Czerniewicza oraz kopalni piasku i fabryki chemicznej „Formierz"; w Izabelinie - do kopalni torfu; w Strudze - do fabryki narzędzi Kondakowa i kwaszarni oraz w Radzyminie - do browaru braci Radzymińskich, młynów braci Żmijewskich, zakładów mleczarskich „Przetwór" oraz tartaku. Podczas I wojny światowej wybudowano dodatkowo bocznicę od stacji Struga, do lasu w pobliżu wsi Nadma.

Wielkość przewozów rosła z roku na rok. W 1907 roku przewieziono 77 tys. ton towarów i 350 tys. pasażerów, a w 1910 roku 147 tys. ton towarów i 535 tys. pasażerów. Wraz z coraz lepszymi wynikami akcjonariuszom zaczęto wypłacać dywidendę. Po raz pierwszy w 1908 roku, kiedy to wyniosła 2 proc., a tuż przed wojną osiągnęła poziom 6 proc.

Wybuch I wojny światowej nie spowodował zakłóceń w kursowaniu pociągów na kolei mareckiej. Jedynym problemem było powołanie części pracowników do wojska. Sytuacja diametralnie się zmieniła w lipcu 1915 roku - wycofujący się z Warszawy Rosjanie zabrali ze sobą cały tabor. Pod okupacją niemiecką ruch udało się wznowić dopiero w październiku - najpierw było to sześć par pociągów konnych z Warszawy do Strugi. W grudniu 1915 roku, dzięki dostawom trzech parowozów marki Henschel & Sohn z Kassel, wznowiono regularny ruch na całej linii.

W czasie wojny wybudowano dwie długie bocznice od stacji Struga - najpierw do Zegrza, a później do Wawra. Bocznice były wykorzystywane głównie do przewozów towarowych, przede wszystkim na potrzeby armii. Tę historię opowiemy jednak za dwa miesiące.

Odzyskanie niepodległości przez Polskę wywołało wiele zmian również na kolei mareckiej. Podnoszące się po wojnie - położone wzdłuż linii –


Fot. Kolejka Marecka, http://www.marki.net.pl/kolejka

Skład pasażerski podstawiony na stacji Warszawa Stalowa, lata 30. XX wieku

PRZEWOZY PASAŻERSKIE I TOWAROWE

		1919	1924	1929
PRZEWOZY PASAŻERSKIE				
Pasażerowie	[tys.]	1 160	544	1 206
Bagaż	[t.]	1 032	1 706	876
PRZEWOZY TOWAROWE				
Cegły	[t.]	14 604	63 034	121 095
Węgiel	[t.]	2 969	86 800	24 761
Dachówki	[t.]	2 642	4 076	12 219
Wełna	[t.]	0	161	0
Kamienie	[t.]	0	0	6 958
Torf	[t.]	136	0	0
Inne materiały	[t.]	14 819	8 402	10 417
PRZEWOZY ZWIERZĄT				
Konie	[szt.]	102	1	0
Krowy	[szt.]	601	217	689
Cielęta i barany	[szt.]	494	57	32
Świnie	[szt.]	3 086	803	39
Gęsi i indyki	[szt.]	77	14	1 680
Kozy	[szt.]	1	0	1

zakłady nie były w stanie zapewnić właścicielom oczekiwanych zysków. Zarobkowi nie sprzyjało rosnące bezrobocie i galopująca inflacja. Dopiero reforma walutowa przeprowadzona w 1924 roku przez rząd Władysława Grabskiego ustabilizowała sytuację gospodarczą w państwie i na kolei mareckiej. W 1926 roku, po raz pierwszy od rozpoczęcia wojny, udziałowcom kolei wypłacono dywidendę.

W końcu odnotowano wzrost przewozów towarowych i pasażerskich. Powstały nowe bocznice - do garbarni w Zaciszu oraz cegielni Stypińskiego w Markach. Zaczęły się również rozwijać podwarszawskie osiedla. Poprawiająca się koniunktura spowodowała powrót do planów rozbudowy kolei. Najambitniejszym planem było przedłużenie linii od Radzymina przez Załubice i Serock do Pułtuska, a w kolejnym etapie przez Pułtusk i Maków Mazowiecki do Przasnysza. Równolegle powstał pomysł budowy odcinka z Radzymina do Rejentówki - małej miejscowości letniskowej nad rzeką Rządzą, którą chętnie odwiedzali zamożni mieszkańcy stolicy oraz przedstawiciele władz państwowych. Niestety, realizację planów najpierw przekreślił światowy kryzys finansowy, a następnie wybuch II wojny światowej.

Początek kolejnych problemów dla kolei mareckiej miał miejsce prawie 7 tys. km od Warszawy. W czwartek, 24 października 1929 roku, na nowojorskiej giełdzie gwałtownie spadły ceny akcji, co zapoczątkowało kryzys, który z czasem stał się ogólnoświatowy. Pierwszym efektem recesji było bankructwo większości przedsiębiorstw korzystających z usług kolei. Spadek przewozów towarów był jednoznaczny z brakiem środków na wynagrodzenia dla pracowników, co w drugiej połowie 1931 roku doprowadziło do strajku. Zarząd zdecydował się na nietypowe rozwiązanie - pracownicy mogli pobierać swoje wynagrodzenia w kasach biletowych, z bieżącego utargu. W latach 1930-1931 rozebrano część bocznic do zakładów, które przestały istnieć.

Sytuacja gospodarcza powoli zaczęła poprawiać się w 1933 roku. Rozpoczęto wtedy szereg prac modernizacyjnych na kolei mareckiej - przebudowano cztery mosty oraz wybudowano nowe poczekalnie, a w 1935 roku uruchomiono na trasie cztery nowe przystanki: Pustelnik I (dotychczasowa stacja Pustelnik została przemianowana na Pustelnik II), Słupno oraz Cmentarz i Leopoldynów koło Radzymina. Wzrósł również ruch towarowy - wybudowano sześć bocznic prowadzących do nowych cegielni.

Druga połowa lat 30. to początki pracy z trakcją spalinową. W 1937 roku kupiono dwa dwuosiowe wagony silnikowe w Zakładach Ostrowieckich. Wagony miały tylko jedną kabinę maszynisty, więc wymagały obracania na stacjach końcowych. Rozwijały prędkość 40 km/h, a z wagonem doczepnym - 30 km/h. W środku było zaledwie 19 miejsc siedzących. W latach 1938-1939 zostały skierowanie na nowe połączenie pospieszne między stacjami Stalowa i Pustelnik II. W celu obsługi tych jednostek rozpoczęto rozbudowę warsztatów w Drewnicy. Inwestycji nie oddano jednak do użytku, ponieważ wybuchła II wojna światowa. Oba wagony przetrwały wojnę, ale z powodu małej pojemności nie były wykorzystywane do przewozów pasażerskich. W 1950 roku zostały przekazane do obsługi powstającej kolei z Nasielska do Pułtuska, a później do Sochaczewa, gdzie jeden z nich przetrwał do czasów obecnych.

W drugiej części artykułu opowiemy o losach kolei mareckiej w czasie II Wojny Światowej, a także późniejszych, aż do zakończenia działalności w sierpniu 1974 roku.

tekst.: Michał Piwowarski
Opracowano na podst.:
1) Pokropiński B.,Kolejka Marecka, 1985, WKiŁ, Warszawa,
2) Kolejka Marecka, www.marki.net.pl/kolejka

Cel - 1435 milimetrów

Fot. Maciej Beister

Liberec – miasto położone w północno-zachodniej części Czech – szczyci się siecią tramwajową o wyjątkowej historii wyjątkowo... zróżnicowanej szerokości torowisk. Po specjalnych trójszynowych torach kursują zarówno wąskotorowe, jak i normalnotorowe tramwaje. Dodatkową atrakcją jest jednotorowa podmiejska linia tramwajowa do Jabłońca nad Nysą, biegnąca wśród lasów i wzgórz. We wrześniową podróż „światową komunikacją" wybierzemy się do stolicy Kraju Libereckiego i w malownicze okolice Gór Izerskich.

Początki

Pomysł budowy linii tramwajowej w Libercu (wówczas niemieckim Reichenberg) zrodził się pod koniec XIX wieku. Miasto, w tym okresie rozwijało się intensywnie, tym samym rosła liczba ludności i przyłączano do niego kolejne tereny. Budowa torowiska o rozstawie 1000 mm rozpoczęła się w 1897 roku i trwała trzy miesiące. 25 sierpnia tego roku na trasie pomiędzy dworcem kolejowym a ogrodami zoologicznym i botanicznym zaczęły kursować pierwsze tramwaje. W kolejnych latach linię wydłużono do Lidowych Sadów, gdzie tramwaje kończą trasę do dziś.

Na przełomie wieków zbudowano dwie nowe linie – do dzielnicy Růžodol, leżącej na północny-zachód od śródmieścia, oraz do Rochlic, znajdujących się w południowej części miasta. Ostatnia rozbudowa systemu w przedwojennej historii Liberca miała

Fot. Rafał Wójcik „Twój Motorniczy"



Pamiątkowy fragment torowiska a bruku ulicy Praskiej, prowadzącej do rynku. Tramwaje kursowały tędy w latach 1897-1984

miejsce w 1912 roku. Wówczas oddano do użytku kilkukilometrowy odcinek łączący dworzec z dzielnicą Górny Hanychów, a sieć otrzymała swój ostateczny kształt, niezmieniany do lat 50. XX wieku.

Lata powojenne to okres nieprzychylnego nastawienia władz do tramwajów. W wielu mniejszych miastach Czechosłowacji likwidowano całe sieci, a w większych część torowisk. W Jabłońcu nad Nysą – niewielkim mieście oddalonym od Liberca o 12 kilometrów – rozebrano całą, 33-kilometrową sieć tramwajową. W Libercu w latach 60. XX wieku zlikwidowano linie do Rochlic i Růžodolu.

Tramwaj międzymiastowy

W latach 50. XX wieku, gdy likwidacja miejskiej sieci tramwajowej w Jabłońcu była przesądzona, rozpoczęto budowę podmiejskiej trasy do Liberca, przez Proseč nad Nisou i Vratislavice

Fot. Maciej Beister



Trasa tramwajowa z Liberca do Jabłońca biegnie przez malownicze lasy w dolinie Nysy

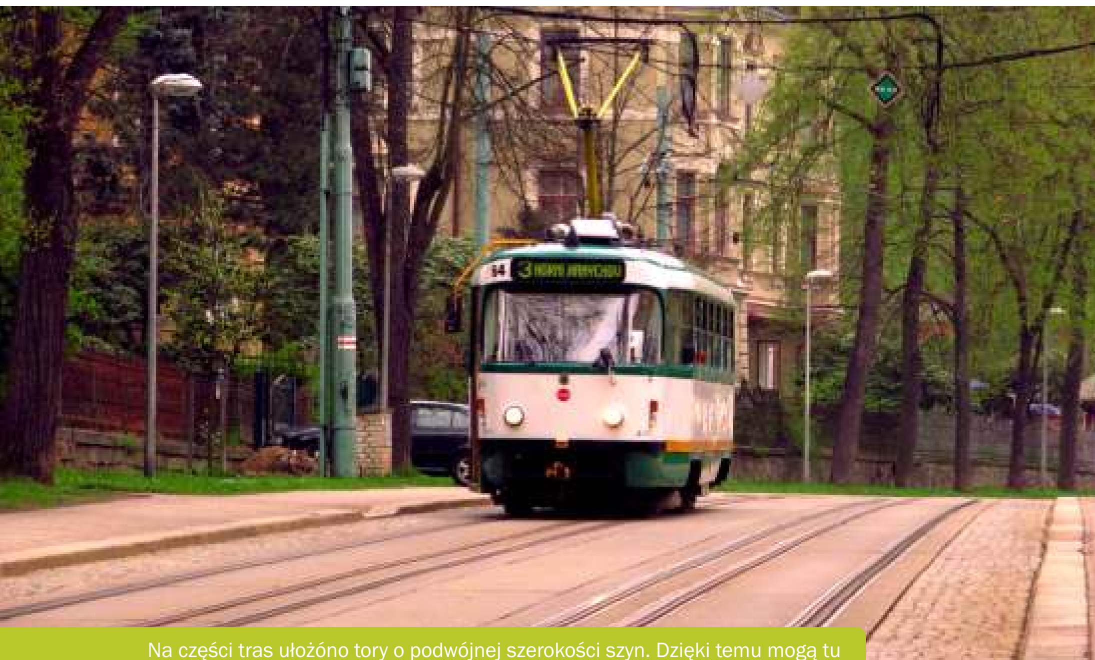
Mapa sieci tramwajowej w Libercu

LIBEREC
schemat sieci linii tramwajowych

linie tramwajowe o rozstawie szyn 1435 mm
linie tramwajowe o rozstawie szyn 1000 mm
linie tramwajowe o rozstawie szyn 1000 i 1435 mm
zlikwidowane linie tramwajowe
linie kolejowe
przystanki

opr. Maciej Beister, ZTM Warszawa

LIDOVÉ SADY
2, 3
OGRÓD ZOOLOGICZNY
2, 3
Jizerská
nám. Dr. E. Beneše
(rynek staromiejski)
2, 3
Husova
RŮŽODOL
Londýnská
Chrastavská
Železná
Nisa
Františkovská
2, 3
FÜGNEROVA
VIADUKT
11
(koniec toru 1000 mm)
2, 3, 11
RYBNÍČEK
5
5, 11
przystanek „U Lomu"
(koniec toru 1435 mm)
ZAJEZDNIA
Dr. Horákové
2, 3
Hanychovská
DWORZEC GŁÓWNY
2, 3
Ještědská
DOLNÍ HANYCHOV
2
3
Ještědská
HORNÍ HANYCHOV
3
Dr. Horákové
ROCHLICE
Nisa
5, 11
VRATISLAVICE NAD NISOU
VRATISLAVICE n N., Výh.
5
11
PROSEČ NAD NISOU
Nisa
11 - JABLONEC NAD NISOU



Fot. Maciej Beister

Na części tras ułożóno tory o podwójnej szerokości szyn. Dzięki temu mogą tu kursować zarówno wagony wąsko- jak i normalnotorowe

nad Nisou. Nowa linia łącząca dwa sąsiadujące ze sobą miasta, miała być rekompensatą za rozbiórkę jabłonieckich torowisk. W 1955 roku pierwsze tramwaje, oznaczone tablicami z numerem 11 wyruszyły w trasę.

W następnych latach kształt liberecko-jabłonieckiej sieci tramwajowej zasadniczo się nie zmieniał. Na ulicach miast pojawiły się pierwsze szybkobieżne tramwaje Tatra T2, o konstrukcji zbliżonej do naszych warszawskich „parówek" 13N. Dzięki regularnym dostawom nowego taboru, udało się szybko wycofać z ulic wszystkie przestarzałe wagony.

Kolejną zmianą była przebudowa części tras w śródmieściu. W 1984 roku wycofano tramwaje z wąskich staromiejskich uliczek Moskiewskiej i Praskiej oraz ze starego rynku. Tory przełożono na ulice Rumuńską i Palachovą, które okalają obszar starego miasta od wschodu.

Trójszynowe tory

W drugiej połowie lat 80. XX wieku postanowiono przebudować rozstaw szyn tramwajowych na całej sieci. Było to związane z zamiarem ujednolicenia szerokości torów tramwajowych we wszystkich miastach Czechosłowacji. Poza Libercem, tylko Bratysława posiadała wąskotorowe tramwaje. Wszystkie pozostałe miasta eksploatowały pojazdy o normalnym prześwicie szyn – 1435 mm. Pierwsze prace rozpoczęto na początku lat 90. XX wieku od przebudowy linii do Lidowych Sadów (na północy) i kontynuowano je w kierunku śródmieścia. Na przebudowanych odcinkach zastosowano specjalne trójszynowe tory, umożliwiające eksploatację zarówno tramwajów wąskotorowych, jak i normalnotorowych. Modernizacja torowisk na odcinku Lidowe Sady – śródmieście – pętla „Viadukt" zajęła 8 lat. W tym czasie gruntownie przebudowano także zajezdnię, aby przystosować ją do obsługi nowego typu taboru. Pierwsze tramwaje normalnotorowe zaczęły kursować w 1998 roku. Kolejne odcinki przebudowanych torowisk w kierunku Górnego Hanychowa uruchamiano stopniowo do 2005 roku. Obecnie w Libercu wszystkie miejskie tory tramwajowe są przystosowane do obsługi taborem normalnotorowym.

Największym wyznaniem, jakie w najbliższych latach czeka libereckich budowniczych, jest przebudowa linii międzymiastowej. To ogromne przedsięwzięcie wymagające prowadzenia prac w kilku etapach. Jeden z nich właśnie

Fot. ŠJů, commons.wikimedia.org



Torowisko linii do Jabłońca podczas ostatniej modernizacji zostało przygotowane do przyszłej przebudowy na rozstaw normalnotorowy

trwa. Od marca 2014 roku tramwaje linii 5 i 11 nie kursują, a torowisko na wysokości Vratislavic nad Nisou przechodzi generalny remont. Ponowne uruchomienie połączenia planowane jest na wiosnę przyszłego roku.

Jednolioty tabor

Tabor tramwajowy w Libercu jest jednorodny. Stanowią go niemal wyłącznie wagony typu tatra T3 i ich liczne modernizacje. Wyjątkowy jest skład wiekowych już tatr T2 – ostatni czynny tramwaj tego typu na świecie. Sporadycznie uruchamia się go do obsługi linii 11.

W zajezdni stacjonuje też kilka zabytkowych pojazdów. Poza tatrami T2 i T3, przywróconymi do historycznego stanu, są wśród nich też wagony z Uścia nad Łabą, w którym tramwaje kursowały do lat 70. XX wieku.

Tram-train w przyszłośći?

O potrzebie rozwoju transportu szynowego w rejonie Kraju Libereckiego lokalne władze mówią od lat. Z ich inicjatywy, jeszcze przed 2000 rokiem, powstała koncepcja przebudowy lokalnych linii kolejowych do parametrów tramwajów dwusystemowych (kursują zarówno po liniach tramwajowych, jak i kolejowych) i połączenia ich z siecią tramwajową w Libercu. Projekt „Regiotram Nisa” zakłada wprowadzenie tych pojazdów na linie kolejowe przebiegające przez region, a także poza granice Republiki Czeskiej. Od zachodu tramwaje miałyby docierać do niemieckiego Zittau, natomiast od północnego-zachodu dojeżdżałyby aż do Szklarskiej Poręby i Jeleniej Góry. Czy ta śmiała wizja będzie miała szanse się ziścić? Przekonamy się w ciągu najbliższych lat.

tekst: Maciej Beister
opracowano na podst.:
Tramvaje w LBC, Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou
www.dpmlj.cz/historie/tramvaje-v-liberci/

Fot. Rafał Wójcik „Twój Motorniczy”



Na mijankach na linii do Jabłońca perony przystankowe zbudowano pomiędzy torami

Frýdlant
Raspenava
Bílý Potok
Zittau
Niemcy
Polska
Czechy
Hrádek nad Nisou
Bílý Kostel nad Nisou
Chrastava
Oldrichov v Hájích
Mnísek
Szklarska Poręba
Jelenia Góra
Jakuszyce
Lidove Sady
Liberec
Horni Hannychov
Josefův Důl
Jablonecke Paseky
Smržovka
Jablonec nad Nisou
Kořenov
Harrachov
Desná
Tanvald
Velké Hamry
Železný Brod

KRAJ LIBERECKI
Regiotram Nysa

linie kolejowe, po których mają poruszać się tramwaje dwusystemowe
ważniejsze miasta
pozostałe miejscowości

opr. Maciej Beister, ZTM Warszawa



Z wizytą u dyrektora

Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego **Wiesław Witek** gościł członków warszawskiego **Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej**.

Spotkanie odbyło się 8 sierpnia w siedzibie ZTM przy ulicy Żelaznej. Wzięło w nim udział 40-tu członków klubu. Każdy z gości opowiedział o sobie, swojej pasji do miejskiej komunikacji, a prezes KMKM Warszawa **Robert Człapiński** przedstawił prezentację dotyczącą bieżącej działalności klubu – o tym czym się zajmuje, jakie zabytkowe pojazdy posiada i jak je konserwuje oraz o planach na przyszłość. Dyrektor Wiesław Witek mówił o codziennej pracy w ZTM. Przedstawił plany komunikacyjnego rozwoju Warszawy z perspektywy obecnej oraz byłej funkcji – Dyrektora Biura Koordynacji Inwestycji w Pasie Drogowym. Sięgnął też pamięcią do dawnych czasów, kiedy pracował na kolei. Nie zabrakło pytań i długiej dyskusji o przyszłości warszawskiego transportu.

Gościem spotkania była również pani **Halina Rakowska** z Działu Funduszy Europejskich i Mediów. Opowiedziała o projektach wymiany stażowej z miastami europejskimi i zaprezentowała ich efekty.

KMKM Warszawa działa od 1980 roku. W pierwszym zebraniu uczestniczyła zaledwie siedmioosobowa grupa hobbystów. Dziś klub liczy 300 członków, spotkania odbywają się cyklicznie, a organizacja wpływa również na bieżącą działalność ZTM. To właśnie z inicjatywy KMKM została w latach 90. uruchomiona – obsługiwana taborem zabytkowym – linia tramwajowa „T". Na tej unikalnej trasie to właśnie członkowie klubu są przewodnikami. Niedawno, w ramach konsultacji społecznych **#metro2** członkowie klubu wyrazili swoją opinię na temat planowanych zmian wprowadzanych w związku z uruchomieniem II linii metra.

Bieżąca i najbardziej znana działalność KMKM Warszawa polega jednak na gromadzeniu materiałów z dziejów stołecznej komunikacji. Klub posiada również **unikalną kolekcję zabytkowych pojazdów obsługujących niegdyś warszawskie linie autobusowe**. Marzeniem członków KMKM Warszawa jest stworzenie w przyszłości muzeum stołecznej komunikacji.



WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	www.ztm.waw.pl

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	www.mza.waw.pl
MOBILIS	www.mobilis.pl
ITS MICHALCZEWSKI	www.michalczewski.pl
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	www.pksgrodzisk.com.pl

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	www.tw.waw.pl

METRO

METRO WARSZAWSKIE	www.metro.waw.pl

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	www.skm.warszawa.pl
KOLEJE MAZOWIECKIE	www.mazowieckie.com.pl
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	www.wkd.com.pl

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	www.um.warszawa.pl
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	www.kmkm.waw.pl
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	www.trasbus.com
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	www.phototrans.pl


@
iztm
MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO